

CRITICA

Buenos Aires,
Septiembre 29
de 1938

25 años de
AUTO - MOTO - CICLO

DIOS ME FUIÓ SOBRE VUESTRA CIUDAD COMO A UN LABRADOR SOBRE UN ROBLE GRANALLO PARA PICARLO Y TIRARLO DESPIERTOS. (COCOTEROS)

RITMO DE VIDA DEL AUTOMÓVIL



POR
PEDRO
FIORE

UNA de las semejanzas que más se ajustan a nuestro ritmo de vida — en este andar rápido de nuestro periodismo — nos brinda el automóvil en su evolución constante, segura, rítmica, de ese ritmo que parece erendo en la vida de los hombres y de las cosas para arrollar, sin temores, a cuantos obstáculos encuentre en su ruta.

Así, como el andar del automóvil, hizo CRITICA en 25 años el mismo camino en su huella, aplanándola, asfaltándola, convirtiéndola en una cinta lisa, sobre la cual pudo su máquina, con sus prótesis, con sus arastros, con sus pusiones, con sus penas y sus triunfos. Pareció que estos cinco lustros les fuesen dedicados para su mejor funcionamiento, para que entrara cada vez más en el alma de su público, igual que el automóvil, que en cinco lustros buscó familiarizarse, conquistó mayor número de adeptos, venció las resistencias, batalló para imponerse o simplemente al fin.

La semejanza resiste. Si echamos una mirada hacia el pasado, vemos las líneas duras del vehículo de 1910-1915. Angulos antistéticos, pero de firme estructura; líneas esbozadas con algún apuro y sin meditaciones, aspecto pesado, pero sí sólido reflejo de un material entero como el acero que se forjaba para construir el automóvil. Y si con la misma mirada observamos hacia atrás en la misma época, vemos las hojas de CRITICA, lanzadas al mundo, tan sólo a fuerza de entusiasmo, algo que buscaba las caricias del viento para subir más pronto y para llegar al corazón de su gente. Esa gente que nos lee a millares... Como esa gente que a millares ven hoy en el automóvil el único vehículo que les sirve de dios.

¡25 años! ¡Son muchos si tuviéramos todos los días y a todas horas la fuerza de mirarnos y ver que está ya nevando sobre nuestras cabezas!

Más, el ritmo de CRITICA en sus bodas de plata, se asemeja al régimen de revoluciones impuesto por la técnica moderna, al moderno motor del automóvil. Y no miramos. Seguimos ese ritmo así a ciegas. La huella abierta con nuestra labor, como las que abrieron los obreros y los científicos que nos dieron el vehículo moderno de esta época supermoderna, nos lleva derecho hacia nuevas metas, hacia horizontes cada vez más amplios y hacia el futuro definitivo.

Todo parece, tener relación la máquina plana, su ritmo lento, el papelejo que dormita sobre la resma de papel; las manecitas de tinta en los primeros cien ejemplares del diario... lo mismo que en los grandes talleres de hace 25 años. Palpaba la tradicional línea de montaje, y el automóvil se armaba por piezas amontonadas en un rincón de la fábrica y luego llevadas a pulso al banco de trabajo del aliro.

La noticia que nos trajo el telegrafo y el cable, confusa, de frases estilizadas a la moda de un tiempo en el cual no todo tenía apuro, el grabado de traza gruesa que salía en primera plana muchas veces más bien como una mancha, la explosión del diario enorgulloso con su entortillado de siempre, con el atrazo del tron o del carro que partía desde el centro para llevar los ejemplares a Rolito, a Ocho, a Constitución; el diario, en una palabra, que vivía aquel ritmo, que seguía buscando su huella, la del progreso más rápidamente.

Y la relación la tenía con el diario el automóvil. Sus carrocerías altas, sus puertas de grueso acero y madera, su capot largo, sus ejes gruesos, sus volantes que dejaban en la mirada de uno la impresión de algo interminable. Más bien lenta la marcha y ruidoso el motor. Mirando — si esto aun fuera posible — hacia lo que fué la vida de 25 años, los podríamos sentirnos hasta molestos en el momento que alguien quisiera arañar con su coche... de aquella época.

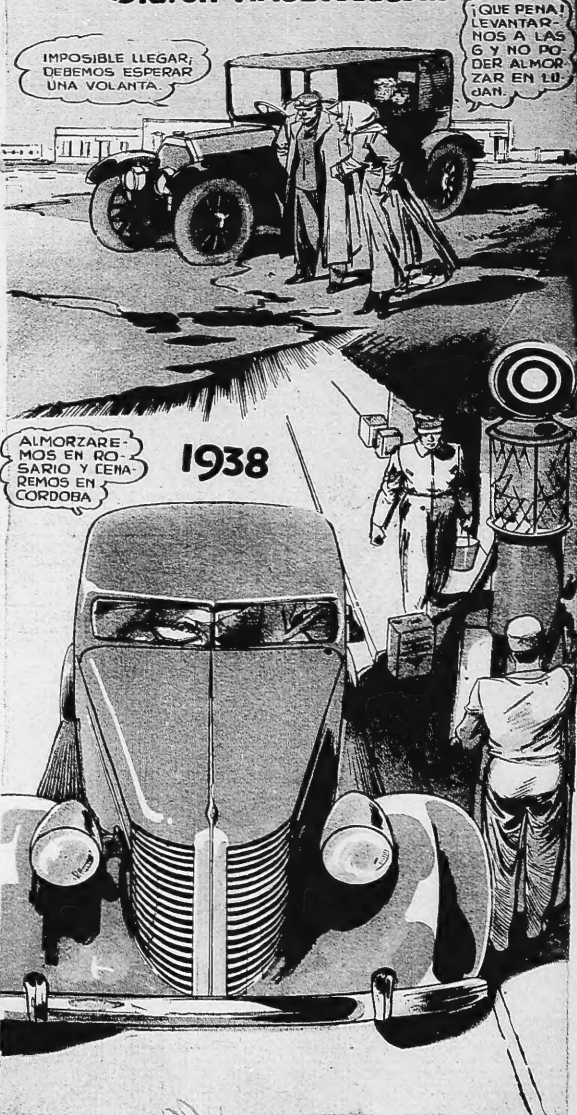
Todo, sin excepción, ha evolucionado en estos últimos cinco lustros. Hasta la manera de pensar de los volantes, que van y la huella con un plan de carrera, como si se tratara de dividir sobre el terreno la superioridad entre dos bandos. Ha evolucionado la organización de las grandes pruebas; la vitalidad ha seguido con misma trayectoria ascendente; la huella es la única que queda en algunas partes de nuestro inmenso territorio, como una muestra de lo que fué el pasado vial de la Argentina.

Avanza el modernismo, llevado con la fuerza del motor, se pesa que los hombres transportan en el ritmo de superación, llegan en cinco lustros hasta metas muy altas, casi insensibles.

Son muchos 25 años, para el periodismo y para la mecánica moderna. Son muchos, porque el periodismo, en su constante evolución, intenta eliminar todo lo que encuentra en el camino y que pueda neutralizar su acción, exactamente como el automóvil, que, melido en las nuevas rutas, verdaderos cintas asfálticas que van cruzando el mundo, pareciera que tuviese la misma misión: devorar el obstáculo y ganarle al mismo tiempo.

PEDRO FIORE

1913. UN VIAJE A LUJAN



CASSOULET GANO EN 1910 EL PRIMER GRAN PREMIO NACIONAL

TODO el movimiento deportivo del automovilismo argentino, al siempre alrededor del Gran Premio Nacional. La vida de este magnifico certamen, en el edificio de la labor entusiastamente desarrollada por el Automóvil Club Argentino en beneficio directo del turismo y del mejor conocimiento del país.

Pero en esta nota queremos, tan sólo, recordar esa clásica carrera que tiene en realidad 28 años de vida y que entró a formar parte del calendario oficial, ya como una prueba definitivamente consagrada hace precisamente 25 años.

★ CASSOULET GANO EL 1.º

La serie de los grandes premios comienza en el año 1910, con motivo del Centenario, y Juan Cassoulet fue el ganador de la primera carrera realizada entre Buenos Aires y Córdoba (750 kilómetros). Cassoulet empleó 30 horas y 42 minutos. La estadística de la carrera es, pues, la siguiente:

1910 — Buenos Aires-Córdoba — 750 kilómetros: 1.º, Juan Cassoulet, en 30 horas, 42 minutos; 2.º, Andrés Castro, en 42 hrs. 13'; 3.º, Víctor Laborde, en 44 hrs. 12'.

1914 — Córdoba-Buenos Aires — 750 kilómetros: 1.º, Abel Poblet, en 14 horas, 40 minutos.

1915 — Buenos Aires-Rosario-Morón — 700 kilómetros: 1.º, Manuel Díaz, en 15 hrs. 45'; 2.º, Andrés Castro, en 16 hrs. 45'; 3.º, E. Cassoulet, en 16 hrs. 45'; 4.º, P. Ferré, y 5.º, D. Bassat.

1921 — Buenos Aires-Rosario-Morón — 700 kilómetros: 1.º, M. de la Fuente, en 11 horas, 4 minutos; 2.º, M. A. de Urquy, en 11 horas, 10'; 3.º, J. Maspero,

Empleó 30 Horas y 42 Minutos para Recorrer los 750 Kms. de la Etapa

en 11 horas 10' 13"; 4.º, J. Puente, en 10 hrs. 50'; 5.º, J. Vignocchi, Riganti en 10 hrs. 50'.

1922 — Buenos Aires-Rosario-Morón — 700 kilómetros: 1.º, Antonio Ovidio, en 12 horas, 25 minutos, 5 segundos; 2.º, Luis Roll, en 13 horas, 38' 20"; 3.º, Pedro Maior, en 10 hrs. 46' 12"; 4.º, J. Cassoulet, 5.º, A. D'Amico, Riganti en 10 hrs. 70'.

1923 — Buenos Aires-Rosario-Morón — 700 kilómetros: 1.º, Guillermo Burles, en 10 horas, 45 minutos; 2.º, Pedro Maior, en 10 hrs. 29'; 3.º, París Giani, en 10 hrs. 52' 30"; 4.º, J. Malcoini, 5.º, E. Pedrazzi, en 10 hrs. 52'.

1924 — Buenos Aires-Córdoba-Morón — 1500 kilómetros: 1.º, M. de la Fuente, en 25 horas, 8 minutos, diez segundos; 2.º, Bernardo Duggan, en 25 horas, 11 minutos, 12 segundos; 3.º, H. Ferrer, en 27 hrs. 7' 46"; 4.º, E. Zannetti, 5.º, J. Casanueva, Gaudino en 28 hrs. 10'.

1925 — Buenos Aires-Córdoba-Morón — 1500 kilómetros: 1.º, Angel Marelli, en 21 horas, 25 minutos, 5 segundos; 2.º, París Giani, en 22 hrs. 31'; 3.º, R. Luro, en 22 hrs. 56' 34"; 4.º, J. Malcoini, 5.º, E. Blanes.

1926 — Buenos Aires-Córdoba-Morón — 1500 kilómetros: 1.º, Tomás Rostau, en 19 horas, 25 minutos, 3 segundos; 2.º, Angel Marelli, en 20 horas, 2' 33"; 3.º, A. Gaudino, en 21 hrs. 54' 50"; 4.º, C. Nanti, 5.º, M. de la Fuente.

1927 — Buenos Aires-Córdoba-Morón — 1500 kilómetros: 1.º, Antonio Gaudino, en 18 horas, 53'; 2.º, París Giani, en 18 hrs. 52' 13"; 3.º, Domingo Buell, en 19 horas, 17' 20"; 4.º, T. Rostau, 5.º, M. de la Fuente.

1928 — Buenos Aires-Córdoba-Morón — 1500 kilómetros: 1.º, Domingo Buell, en 15 horas, 37 minutos, 33"; 2.º, Correa da Silva, en 16 hrs. 3' 28"; 3.º, Carlos Zaitzeck, en 16 horas, 9' 27"; 4.º, T. Rostau, 5.º, A. Marochi.

1929 — Buenos Aires-Córdoba-Morón — 1500 kilómetros: 1.º, R. Riganti, en 14 horas, 32' 43'; 2.º, Juan A. Gaudino, en 15 hrs. 20' 30"; 3.º, J. Blanco, en 15 horas, 30' 50"; 4.º, Correa da Silva, 5.º, C. Harrell.

1930 — Buenos Aires-Córdoba-Morón — 1500 kilómetros: 1.º, Carlos Zaitzeck, en 18 hrs. 11' 53"; 2.º, Carlos Zaitzeck, en 18 hrs. 11' 53"; 3.º, Eduardo Pedrazzi, en 19 horas, 9' 18"; 4.º, Nanti, 5.º, D. Cassoulet. La carrera se efectuó en dos etapas.

1931 — Buenos Aires-Córdoba-Morón — 1500 kms: 1.º, Carlos Zaitzeck, en 15 horas 44' 40"; 2.º, Alberto Ansaldo, en 18 horas 51'; 3.º, Ernesto Illiano, en 18 horas 52' 17'.

4.º, G. D'Amico, 5.º, E. Pedrazzi, en 19 hrs. 12'.

1932 — R. Aires-Córdoba-Morón — 1500 kms: 1.º, E. Blanes, en 14 hrs. 50' 22"; 2.º, D. D'Amico, en 16 hrs. 13' 30"; 3.º, Ricardo Nanti, en 18 horas, 32' 46"; 4.º, E. Blanes, en 18 hrs. 51' 11'; 5.º, T. Rostau.

1933 — Buenos Aires-Córdoba-Morón — 1500 kms: 1.º, E. Blanes, en 14 hrs. 50' 22"; 2.º, D. D'Amico, en 16 hrs. 13' 30"; 3.º, Ricardo Nanti, en 18 horas, 32' 46"; 4.º, E. Blanes, en 18 hrs. 51' 11'; 5.º, T. Rostau.

1934 — Rosario-Rosenda-Rosario — 1480 kilómetros: 1.º, Emilio Karstulovic, en 12 hrs. 30' 22".

★ CARRERAS POR ETAPAS

A partir de 1934, el Automóvil Club Argentino, parece dispuesto a abandonar las carreras en dos o tres etapas, para dedicar su atención a otros proyectos y lanza su primer Gran Premio Internacional a Chile, que luego es seguido por otro sobre un circuito similar, y ya sin interrupciones organiza el primer Gran Premio de las 14 provincias, luego el Gran Premio del Sur argentino y finalmente anuncia la serie de los Grandes Premios Nacionales, con la carrera a Resistencia para dar lugar a estas magnas competencias que son

RAUL RIGANTI y Carlos Zaitzeck fueron de los más valientes corredores del Gran Premio Nacional, establecido entre los mejores vientos en la ruta de Buenos Aires a Córdoba y viceversa.

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).



JUAN Cassoulet, ganador del primer Gran Premio Nacional en 1910

1934 — Rosario-Rosenda-Rosario — 1480 kilómetros: 1.º, Emilio Karstulovic, en 12 hrs. 30' 22".

★ CARRERAS POR ETAPAS

A partir de 1934, el Automóvil Club Argentino, parece dispuesto a abandonar las carreras en dos o tres etapas, para dedicar su atención a otros proyectos y lanza su primer Gran Premio Internacional a Chile, que luego es seguido por otro sobre un circuito similar, y ya sin interrupciones organiza el primer Gran Premio de las 14 provincias, luego el Gran Premio del Sur argentino y finalmente anuncia la serie de los Grandes Premios Nacionales, con la carrera a Resistencia para dar lugar a estas magnas competencias que son

RAUL RIGANTI y Carlos Zaitzeck fueron de los más valientes corredores del Gran Premio Nacional, establecido entre los mejores vientos en la ruta de Buenos Aires a Córdoba y viceversa.

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

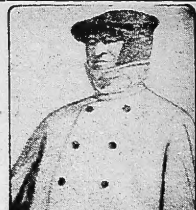
Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).



JUAN Cassoulet, ganador del primer Gran Premio Nacional en 1910

1934 — Rosario-Rosenda-Rosario — 1480 kilómetros: 1.º, Emilio Karstulovic, en 12 hrs. 30' 22".

★ CARRERAS POR ETAPAS

A partir de 1934, el Automóvil Club Argentino, parece dispuesto a abandonar las carreras en dos o tres etapas, para dedicar su atención a otros proyectos y lanza su primer Gran Premio Internacional a Chile, que luego es seguido por otro sobre un circuito similar, y ya sin interrupciones organiza el primer Gran Premio de las 14 provincias, luego el Gran Premio del Sur argentino y finalmente anuncia la serie de los Grandes Premios Nacionales, con la carrera a Resistencia para dar lugar a estas magnas competencias que son

RAUL RIGANTI y Carlos Zaitzeck fueron de los más valientes corredores del Gran Premio Nacional, establecido entre los mejores vientos en la ruta de Buenos Aires a Córdoba y viceversa.

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

Blanes — Buenos Aires, 160 kilómetros, 1.º, Roberto Lorenz, en 22 horas 21' 11". (Fue el único corredor que finalizó la carrera).

C. E. RIERES
Y CIA.
Foral
CALLAO Y GUIDO

ADHESION
A
"CRITICA"
POR SUS
BODAS
DE
PLATA

★
EXPOSICION:
CALLAO 1701.
S. GUILERME:
1769.
ESTACION:
POSADAS 1235

★ **S. PARADA** ★
SAN JUAN 3547-53
BUENOS AIRES
★
SE ADHIERE AL HOMENAJE
TRIBUTADO A
CRITICA
Y LE DESEA LARGA Y
PROSPERA VIDA.
★
NEUMATICOS
GENERAL JUMBO
PARA BUENOS Y MALOS CAMINOS

EL mundo de la carrera con el tradicional quiniapero y porra de cuero, como se usaba en sus tiempos.
Las que tienen ahora el calendario automovilístico.

FORMIDABLE
estará el número extraordinario de MÓTOR dedicado al "Gran Premio Argentino 1938".
10
MÓTOR
VISIBILIDAD
El número más completo de la semana. Incluye: noticias, planes, planillas, resultados de carreras, entrevistas a importantes figuras, crónicas de los grandes premios, el desarrollo de la gran prueba.
Envío: 10 pesos y 10 centavos. También anualmente, 14 pesos. Se recibe, y se permite un ejemplar.
Señor Administrador de MÓTOR, Buenos Aires. Envíeme un ejemplar de este número dedicado al "Gran Premio Argentino 1938".
Nombre: _____
Domicilio: _____
Escribido: _____
Técnica y Deportiva

Un Lustro Glorioso Para el Automovilismo Nacional: 1910 a 1915

(Viene de la página 2)

Las Flores - Tandil - Tres Arroyos - Necoches - Mar del Plata y regreso, es lo que cumplió en 8 etapas.
Otuvo el primer puesto Eduardo D'Arhaupé con un Hupmobile.
Ese mismo año se corrió el Premio de Mototurismo organizado también por el Motor Club Argentino, el cual el primer lugar lo ganó Fernán Macchi, con un Benz y el segundo el conocido comerciante don Luis Pérez con un coche de marca Trécar.
En octubre el Touring Club Argentino corrió la temporada de 1912 con la realización del circuito Rosario - Casilda - Rosario que ganó José del Monte con un Peugeot.

UN TRIUNFO DE NEWBERRY

El 18 de noviembre de 1911 comenzó la temporada de ese año la realización una carrera de velocidad entre Olivos y San Isidro la que fue ganada por Jorge Newberry, ocupando el segundo puesto Ignacio del Carril.
Con tres carreras finalizó la actividad automovilística de ese año.

EN BAHIA BLANCA

El 27 de julio dió comienzo la temporada del año 1913 con la realización de carreras en Bahía Blanca, que finalizó así:
1.ª Categoría — 1.º: Fernán Galcerán, en 1 hora 12' 38".
2.ª Categoría — 1.º: Julio Hildard, en 1 h. 12' 27" 25.
3.ª Categoría — 1.º: N. Radé en 1 h. 20' 50".
A la sociedad Sportiva Rosarina se le dio dar por terminada la temporada del año 13 con la realización del circuito Santa Fe que ganó Defendente Pía a un promedio de 75 kilómetros por hora.

UNA GRAN CARRERA

ganó el Automóvil Club Argentino. La clasificación final fue la siguiente:

1.º: Abel J. Poblet con Springer en 14 horas 24 minutos 34 seg.
2.º: L. Turina con Cise en 14 horas 40 minutos 10 segundos 25.
3.º: Isidro Pastor con Imperia en 16 h. 11 min. 38 segundos.
Y ese año hubo una prueba más, la carrera del kilómetro cuya categoría de terreno ganó R. Bianvillana a un promedio de 67 kms. 924 metros por hora y la categoría de carrera la obtuvo M. Solari a un promedio de 77 kms. 822 metros por hora.

CAMPEONATO DE LA HORA

Con el campeonato de la hora da comienzo la temporada del año 1915, competición esta que se llevó a cabo el 20 de enero en el hipódromo de San Martín organizada por el Automóvil Club Argentino.
La categoría de coches de 4 cilindros fue ganada por L. Callegato de coches de 3 litros H. Curcio y la de coches hasta 4 litros A. Albertelli.

EL GRAN PREMIO

Y así el fichero de la sección carrerista de A. C. A. nos lleva al Gran Premio y Raid de Turismo que esa entidad organizó del 14 al 21 de febrero de 1915 en el recorrido Buenos Aires - Córdoba - Buenos Aires, cuya reglamentación establecía que el raid sería a la ida y que de regreso los competidores vendrían en carrera.
Iniciaron esta prueba los coches de aquella época: Darringtonlowe, Roth, Albertelli, Bassat, Poblet, Blanchard y otros.
En el desarrollo de esta gran carrera sucedió un hecho interesante. Mientras se disputaba el raid de turismo — es decir en el viaje de ida — antes de llegar a San Diego empezó a llover torrencialmente, quedando la ruta en forma casi intranstable, viéndose obligados a abandonar la mayoría de los corredores, consiguiendo llegar solamente a Córdoba, Darringtonlowe y Blanchard.
El Automóvil Club Argentino en vista del abandono de los corredores por la lluvia, resolvió suspender la carrera, pero hallándose dos de los competidores en Córdoba no pudo inconveniente en certificar el regreso por carretera a Buenos Aires, firmando las hojas de ruta un control en Rosario y el último en Buenos Aires.
Y así finalizó ese lustro automovilístico que fue del año 1910 a 1915, es decir, cuando nuestro deporte motor estaba dando los grandes pasos que lo llevaron al progreso alcanzado en la actualidad.

El Primer Raid de Córdoba a Buenos Aires se Realizó en el Año 1913

(Viene de la página 2)

Solución para los pantanos
—A medida que fuimos alejándonos con una sola rueda al camino realmente intranstable. Los pantanos, guadaltes, etc., no nos presentaban a cada paso. No había solución alguna al asunto de la alacitane mueren. Primero, entraba uno de los coches. Si se quedaba empujando, adivinaba una rueda y el otro lo sacaba para atrás.
Recordemos que llegamos a Bell Trande con una sola de clásica rota y como no había repuesto tuvimos que esperar un día entero hasta que la soldaron... cosa que ahora se hace en menos de media hora.

"El Arroyo Seco, crucial..."

—Cuando llegamos a la localidad de Arroyo Seco encontramos el camino arroyo crecido... Tuvimos que meter los coches y el agua nos tapaba los asientos.
No asustó los buses y con el arranque eléctrico para s a m o s al otro lado. Recordemos que de la batería del coche se desprendían 20 cables, cuando ahora no son más que dos...
En la localidad de Fisherton, casi a la entrada de Rosario, uno de los coches se quedó en un pozo y perdíamos como seis horas para sacarlo. Nunca tuvimos posibilidad de solicitar ayuda. Si uno de los autos se empujaban, uno lo sacaba. Pero en una ocasión quedaron los dos metidos en el barro, y a base de empujones sacamos uno, y ese se encargó después del otro.

"Verdaderas pruebas tuvo que hacer"

—Uno de los episodios que más recuerdo fue el siguiente: El coche que manejaba Ocampo se había adelantado al otro, y cuando lo adelantamos estaba en el medio de un pantano. La cadena no alcanzaba para unir los dos automóviles. Entonces se me ocurrió tomar uno de los ejes de los autos que llevábamos vacío y me fui por sobre el alambrado: tiré el eje en el barro y puse en una punta, haciendo dar vuelta al tiempo que daba un salto y quedaba parado en la otra cara. En esta forma pude aproximarme hasta el parangón trusero y tirar la cadena, es decir, haciendo verdaderas pruebas, propias del entranamiento y de la juventud.

Otras veces tuvimos que pasar por parajes llenos de troncos, árboles y espinas, pues recién habían sido desmontados para establecer el camino.

La llegada a Buenos Aires

—Por el domingo 21 de septiembre entramos en la capital federal. Los coches completamente cubiertos de barro, constituían un motivo más de atracción para los porteños. Donde nos de-

teníamos interrumpíamos el tráfico, pues la gente nos rodeaba hasta que alguien lo permitía. Recordemos que a uno de mis coches, a los dos días, le pregunté:

—¿Dónde le dónde vienen?

—De la lluvia.

—¿Del Paraguay?

—No.

—¿De Bolivia?

—No.

—De Calamuchilla...

Y el portero se quedó pensando dónde podía quedar Calamuchilla, y seguro que en ese momento no se pudo imaginar que podía ser en Córdoba...

Un revelamiento del camino

—Pocas horas después de llegar visitamos el local del Touring Club Argentino, y allí nos recibió el presidente, doctor Exequiel Paz, a quien entregamos un relevamiento de los caminos, especie de mapa marcando las paries buenas y las malas.

Aún tiempo después me enteré que esa mapa sirvió de referencia por muchos años al Touring Club Argentino para los viajes de Buenos Aires a Córdoba.

Luego en el diario "La Prensa" también me ofrecieron una demostración, y la sección Tránsito de la Municipalidad de Buenos Aires nos dio tráfico libre para circular como huéspedes especiales.

Hay lo recuerdan

—Hay, 22 de septiembre de 1938 —finaliza su relato el señor Vera—, a 25 años de aquella travesía.

(Continúa en la página 5)

EXPERIMENTE

UD. UNA
NUEVA
SENSACION
EN EL
CAMPO

Automovilístico

CON UN

NASH

DE 1938

★

EHLERT

NASH

MOTOR

S. A.

TOLWAR Y

CASEROS

ADHESION A

CRITICA

EN SUS BODAS DE PLATA

ADHESION A CRITICA

INDUSTRIA ARGENTINA

344

FABRICA DE ELASTICOS PARA AUTOMOVILES, CAMIONES Y ACOPLADOS

BONACALZA

Edo

1716-26-32

U. T. PALERMO 3911-4780

BUENOS AIRES

3918 - CRITICA - 38 Años al Servicio del Pueblo Argentino - 3108

Los Presidentes del Automóvil Club Argentino y del Touring Club



E. PAZ, presidente de 1913
EN ESTOS ULTIMOS 25 años el Automóvil Club y el Touring Club, han desarrollado en beneficio del turismo y del automovilismo una intensa actividad, bajo la presidencia de destacados



Gral. C. IDOATE, presidente de 1938
las dos entidades más poderosas del país, o sean



Gral. C. Arroyo, presidente de 1938
cuyos entusiastas de este deporte. Los dos presidentes de 1913 fueron don Ezequiel Paz, para el T. C. A., y el doctor Rhot, para el A. C. A. Los presidentes



Dr. ERIOT, presidente de 1913
actual, o sea 25 años después, son el general C. IDOATE, por el A. C. A., y el

HEMOS recordado en este su plenaria el automovilismo deportivo, comercial e industrial en estos últimos cinco lustros, pero creemos de absoluta actualidad dedicar un espacio a la próxima gran carrera, que pertenece precisamente a las que tienen una finalidad que está realmente a tope, no con lo que buscan con afán los propietarios del automovilismo y del turismo en el país.

El Gran Premio de las 14 Provincias, no es en realidad una carrera de fuerza libre, ya que la limitación que se hace a los máximos la clasifica más bien dentro de aquellas pruebas de gran turismo, pero a pesar de esto el Gran Premio de 1938 tendrá puntos para el Campeonato Argentino de Automovilismo porque entiende la Comisión Deportiva que se trata de una manifestación de grandes proporciones cuya finalidad es la de abrir nuevas corrientes de turismo en el país.

Únicamente puede discutirse la base técnica de la prueba, que con el tiempo será mejorada, hasta llegar a lo que se pretende demostrar con la manifestación en sí. No tardará en llegar el día en que el Gran Premio

La Afición se Prepara a Entusiasmarse con Otra Magna Carrera: el Gran Premio Argentino de 1938

las 14 Provincias se dispute con máquina estrictamente de serie, permitiéndose tan solo refuerzos en la suspensión.

Pero en este suplemento no hemos de entrar a discutir este punto sino como complemento de la abundante información automovilística, dedicando un espacio a la magna carrera que comenzará el 18 del mes próximo.

Y damos a continuación un extracto del reglamento:

El Automóvil Club Argentino organiza un certamen automovilístico de larga distancia denominado Gran Premio Argentino 1938, que se realizará entre los días 18 al 30 de octubre de 1938, ambos inclusive, reservándose el derecho de ausentarse o postergarlo de acuerdo con lo fijado por el artículo 28 de este reglamento, previo acuerdo de la Comisión Deportiva Automovilista, o Comisión Deportiva en el caso en el número de inscripciones no llegase a 60.

Primer etapa: Córdoba-Mendoza.
- 27. Descanso en Mendoza.
- 28. Octava etapa: Mendoza-Santa Rosa.
- 29. Novena etapa: Santa Rosa-Tandil.
- 30. Décima etapa: Tandil-La Plata.

TIEMPOS MAXIMOS. — Serán clasificados en cada etapa los competidores que cubran el trayecto de cada una de ellas dentro de las tolerancias que se indican a continuación y que se adicionan al tiempo-base empleado por el ganador de las etapas:

Primera etapa	4 horas
Segunda etapa	5
Tercera etapa	5
Cuarta etapa	5
Quinta etapa	5
Sexta etapa	5
Séptima etapa	5
Octava etapa	5
Novena etapa	5
Décima etapa	4

Premios a la clasificación

Al 3.º, \$ 3.000 y medalla de oro al acompañante, medalla de oro.
Al 4.º, \$ 2.000 y medalla de vermeil; al acompañante, medalla de vermeil.
Al 5.º, \$ 1.500 y medalla de vermeil; al acompañante, medalla de vermeil.
Al 6.º, \$ 1.000 y medalla de vermeil; al acompañante, medalla de vermeil.
Al 7.º, \$ 800 y medalla de plata; al acompañante, medalla de plata.
Al 8.º, \$ 700 y medalla de plata; al acompañante, medalla de plata.
Total: \$ 31.000 moneda nacional en efectivo.

Premios especiales en efectivo, por etapas

1.ª etapa: Al 1.º, \$ 800; al 2.º, \$ 500; al 3.º, \$ 300. Total: \$ 1.600.
Segunda etapa: Al 1.º, \$ 1.200; al 2.º, \$ 800; al 3.º, \$ 400. Total: \$ 2.400.
Tercera etapa: Al 1.º, \$ 1.000; al 2.º, \$ 600; al 3.º, \$ 300. Total: \$ 1.900.
Cuarta etapa: Al 1.º, \$ 1.400; al 2.º, \$ 900; al 3.º, \$ 400. Total: \$ 2.700.
Quinta etapa: Al 1.º, \$ 1.200; al 2.º, \$ 800; al 3.º, \$ 400. Total: \$ 2.400.
Sexta etapa: Al 1.º, \$ 1.600; al 2.º, \$ 1.000; al 3.º, \$ 500. Total: \$ 3.100.

Se, \$ 900; al 3.º, \$ 500. Total: pesos 3.000.
Séptima etapa: Al 1.º, \$ 1.400; al 2.º, \$ 900; al 3.º, \$ 400. Total: pesos 2.700.
Octava etapa: Al 1.º, \$ 1.400; al 2.º, \$ 900; al 3.º, \$ 400. Total: pesos 2.700.
Novena etapa: Al 1.º, \$ 1.400; al 2.º, \$ 900; al 3.º, \$ 400. Total: pesos 2.700.
Décima etapa: Al 1.º, \$ 1.000; al 2.º, \$ 600; al 3.º, \$ 300. Total: pesos 1.900.

Lo que forman los totales de \$ 12.400 de premios en efectivo para los primeros puestos; de pesos 7.800 para los segundos, y de \$ 3.300 para los terceros puestos, o sea un total general de 24.000 pesos moneda nacional.

PUNTAJE PARA EL CAMPEONATO ARGENTINO. — En cada etapa: al primero, 10 puntos; al segundo, 5 puntos; al 3.º, 3 puntos. Para la clasificación final: al 1.º, 100 puntos; al 2.º, 50, y al 3.º, 20 puntos.

El puntaje de la clasificación final y de etapas si es acumulativo, vale decir que:

A los corredores que obtengan puntaje en la clasificación final y en las etapas se les anularán estos últimos si el monto de los mismos es inferior al que corresponde por la clasificación final, pero si el total de puntos obtenidos en las etapas es superior al que corresponde por la clasificación final, se computarán únicamente los de etapas.

El Primer Raid de Córdoba a Bs. Aires se Realizó en el Año 1913

(Viene de la página 4)

veía llena de peripetias, nos vamos a reunir cuatro de los autos, pues, como les he dicho, mi hermano falleció, y el señor Vidal Vora Champso se encuentra radicado en La Rioja, para tomar algunas cosas y recordar todo aquello que fue, para mí, una de las mejores satisfacciones de mi vida en el deporte mecánico a pesar de haber intervenido con éxito en otras manifestaciones del mismo carácter, ganando la primera carrera que se corrió en Esperanza y la primera que se realizó en la ciudad de Córdoba.

RECORRIDO. — La prueba se disputará sobre el trayecto que se indica en los perfiles agregados al final del presente reglamento, el cual ha sido dividido en diez etapas, cuyas fechas de iniciación, salvo lo indicado en el artículo 28, serán las siguientes:

Día 18. Primera etapa: Buenos Aires-Santa Fe.
Día 19. Segunda etapa: Paraná-Corrientes.
Día 20. Tercera etapa: Resistencia-Santiago del Estero.
Día 21. Descanso en Santiago del Estero.
Día 22. Cuarta etapa: Santiago del Estero-La Quiaca.
Día 23. Quinta etapa: La Quiaca-Tucumán.
Día 24. Descanso en Tucumán.
Día 25. Sexta etapa: Tucumán-Córdoba.

PREMIO A LA CLASIFICACION GENERAL. Al 1.º, \$ 5.000 pesos y gran medalla de oro; al acompañante, gran medalla de oro.
Al 2.º, \$ 3.000 y medalla de oro; al acompañante, medalla de oro.

VEA Y GUÍE

A los Tres Vehículos Extraordinarios...

Hudson Terraplane Hudson 6 Hudson 8

SOBREPASAN A TODAS LAS MARCAS DE SU RESPECTIVAS CATEGORIAS



ARRANQUE

POTENCIA

VITALIDAD

Un tipo para cada uso y para cada presupuesto. Agencias y Estaciones de Servicio autorizadas en toda la República

C. GOFFRE y Cía.

En BUENOS AIRES: Paraná 720-44
En ROSARIO: Santa Fe 1157-67
En CORDOBA: Avda. Gral. Paz 306

BUXTON Lda. - Posadas 1245, Bs. As.
Adhesión a CRITICA en sus Bodeas de Plata

Chrysler PLYMOUTH

SUPERIOR AL
DINERO INVERTIDO

No hay automóvil, en la categoría de precio de bajo costo, ni muchos de la de costo elevado, que iguale en valores mecánicos a un CHRYSLER-PLYMOUTH. No se ha hecho en un día su sólida reputación como tampoco es su fama producto de experimentaciones más o menos felices. Quienes poseen un CHRYSLER-PLYMOUTH, saben perfectamente que su valor real es muy superior al dinero invertido en su adquisición, puesto que, su larga duración, su infallible funcionamiento y su gran

economía, solamente son características de productos superiores.

El CHRYSLER-PLYMOUTH no entra en ningún campo de comparaciones. Las rechaza abiertamente porque lo insuperable es siempre mejor que lo bueno. En lo que a características mecánicas se refiere, las posee en tal abundancia y calidad que sólo algunos automóviles de precio elevado las tienen. El laboratorio y los ingenieros han trabajado con conciencia y honestidad para crear un producto mejor.

Visite y solicite detalles y condiciones de venta al concesionario CHRYSLER-PLYMOUTH más cercano.
Sinfónico L. R. 1 Radio El Mundo - Domingos y Miércoles de 20.30 a 21 hs. en cadena con
L. T. 3 - L. U. 2 - L. V. 2 - L. V. 7 - L. V. 5 - L. T. 5 - L. U. 4 - L. U. 12

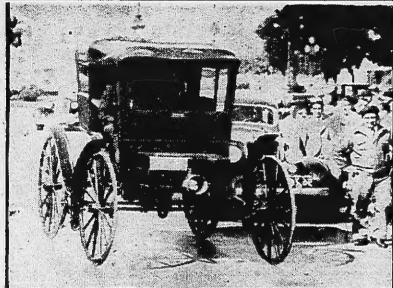


Adhesión a **CRITICA**
en sus 25 Años de
Periodismo

FEVRE Y BASSET LTDA. S. A. Av. Centenario 3351 - Bs. Aires

1912 - CRITICA - 25 Años al Servicio del Pueblo Argentino - 1936

El Automóvil Más Viejo que Llegó un Día a CRÍTICA



DESDE CHILECITO llegó un día del mes de mayo de 1908 frente a CRÍTICA este automóvil que unos aficionados guardaban en un pabellón de esa localidad, ciudad andina, en la provincia de La Rioja. El coche cominaba... a pesar de sus cuarenta años. Y nos dijeron sus pilotos que volverían a archivarlo hasta que CRÍTICA cumpla sus 50 años de vida.

BLANCO POSEE EL RECORD ARGENTINO DE VELOCIDAD

El record argentino de velocidad en automóvil no tuvo nunca un desarrollo activo y muy normal. En efecto, la primera marca oficial fue obtenida en 1921 por A. Shoenka en el camino de La Plata con un Packard. Shoenka corrió el kilómetro, iniciado a las 11.30, a 166.656 kilómetros por hora. Recién 18 años después se controló oficial-

mente otra tentativa de record en el kilómetro largo. Estuvo a cargo de Ernesto Blanco quien superó el anterior record con su coche "General Zumbá" marcando 176.666 kilómetros por hora.

Todas las demás velocidades obtenidas por ahora de Nani y de Olivari, respectivamente, son pruebas simples de velocidad y no pertenecen a la categoría "records".

Sin comentarios

Los ases del volante equipan sus coches con el mejor elástico y eligen siempre los ELÁSTICOS

APARICIO



CASA CENTRAL:
RIVADAVIA 3543-51
U. T. 62. Mitre: 6056,
5794 y 3983

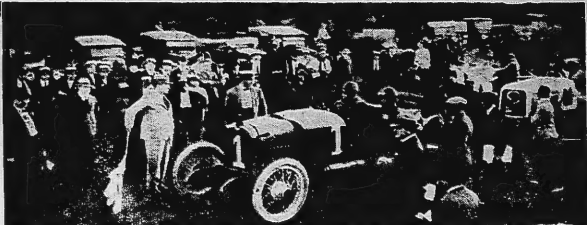
SUCURSAL:
CORRIENTES 4442
U. T. 54-2891
SUCURSAL:
SANTA FE 4374
U. T. 71-1841

ROBERTO BERLINGIERI LOS MAS GRANDES DE SU AMERICA

SERVICIO DE AUXILIO GRATIS. DIURNO Y NOCTURNO
BULNES 2730 A UN PASO DE LA AV. ALVEAR - U. T. 71-0097



Personal de la Dirección, Administración y Talleres



PARIS GIANNINI no era un joven cuando resolvió luchar en los caminos participando en muchas carreras, pero dedicándose con preferencia al Gran Premio Nacional, prueba que nunca pudo ganar, aun cuando venció en varias etapas y siempre estuvo entre los primeros.

Las Carreras por Etapas Sucedieron al Gran Premio de Otras Epocas

La evolución del Gran Premio Argentino tuvo un paréntesis que duró dos años cuando se trató de la carrera a Chile, que en el calendario del Automóvil Club Argentino ocupaba el puesto de la prueba máxima nacional.

El primer Gran Premio Internacional tuvo un recordado de unos 4.000 kilómetros y por primera vez se cruzó, en plena carrera, la cordillera de los Andes. Fue el año de los records de Rignani y de Krause. Con todo, la prueba que se corrió en 1935 tenía en su reglamento algo que la restaba mérito, porque se fijaba un promedio máximo de marcha y aun cuando ese promedio no llegó a alcanzarse en todas las etapas, en otras fue superado de manera definitiva.

Arturo Krause, un elemento poco conocido aun desconocido en el ambiente automovilista, ganó el primer Gran Premio por etapas con 200 puntos, clasificándose segundo Castulo Hortal, los dos con coche Plymouth. En el tercer puesto se clasificó Antonio Perra con un Ford 4, siguiéndole Osvaldo Purnagiani, Víctor Tardía, Augusto Mc Carthy, Raúl Rignani, Moisés Sullivan, Fernaldo Martín, José Ezquerra, Pedro Barbero, Francisco Culligan, José de la Fuente y Clemente Dada Torre.

El año siguiente ya el Gran Premio Internacional, que según el plan de la prueba máxima de nuestros automovilistas volvió a poner la cordillera de los Andes pero ya en forma de carrera, este es un regularidad de marcha. Fue el año del triunfo de Raúl Rignani, quien en forma admisible se impuso después de una verdadera batalla campal con Krause.

El recordado era de 7.500 kilómetros y por primera vez se luchaba hacia el sur de la República. La clasificación fue la siguiente: 1º, Raúl Rignani con Hudson, en 98 horas, 47' 20" 45; 2º, Antonio Valenzuela con Ford en 91 horas, 37' 7"; 3º, Angel Lo Valvo; 4º, Julio Pérez; 5º, Tadeo Tardía; 6º, Víctor Orsi; 7º, Castulo Hortal; 8º, Antonio Gautier; 9º, Emilio Klenberg; 10º, José Cusani; 11º, Purnagiani; 12º, Carlos García. Fue abandonada la idea de cruzar la cordillera de los Andes y se eligió el recorrido de los 7.500 kilómetros. Angel Lo Valvo fue el ganador, y la clasificación que se dio fue la siguiente: 1º, Angel Lo Valvo con Ford en 80 horas, 30' 25"; 2º, Carlos Garbino en 82 horas, 30' 12"; 3º, Eduardo Petrucci en 82 horas, 42' 10"; 4º, Suppil Sedes; 5º, Tadeo Tardía; 6º, Augusto Mc Carthy; 7º, Antonio Gautier; 8º,

Daniel Musso; 9º, Andrés Fernández; y 10º, José Masotti. Terminaron la prueba 13 corredores.

Para completar la serie de las grandes carreras por etapas, se realizó finalmente el Gran Premio del Sur Argentino en marzo de este año, y la prueba de 6.200 kilómetros brindó al uruguayo Suppil la oportunidad de ser el primero en nuestro país un hermano rioplatense. La clasificación final fue la siguiente: 1º, Suppil Sedes con Ford, en 68 horas, 40' 37" 20; 2º, Carlos Garbino, en 70 horas, 41' 25" 30; 3º, Arturo Krause; 4º, Gil-

bermo Stegman; 5º, Antonio Pérez; 6º, Martín Benzaque; 7º, Víctor Orsi; 8º, José Piani; 9º, Ángel Pascual; y 10º, Castulo Hortal. 18 corredores finalizaron la prueba. Los buenos volantes, pues, con su acción enérgica y decidida, fueron abriendo nuevas rutas al turismo, lo cual va, sin duda alguna, en beneficio directo del progreso del país. Por ello la muchachada del automovilismo de los grandes premios bien merece el reconocimiento de los aficionados y el aplauso que ellos le tributan.

Meritoria Labor Realizan las Modestas Entidades del Interior

EN este suplemento extraordinario de CRÍTICA bien merecen un párrafo aparte las entidades del interior, las modestas instituciones "chucherías", que sin desmayar nunca realizan una profusa labor en bien del automovilismo.

Tenemos así como domingo tras domingo un grupo de clubs, desde los puntos más apartados de la República, organizan carreras de fuerza linal, para coches de 4 cilindros, entre los cuales figuran los conocidos Ford "de bicicle", en las que se reúne un elevado número de participantes y espectadores que brindan su esfuerzo, merced por cierto, en bien del automovilismo nacional.

Consideramos que esos clubs merecen el apoyo unánime y sobre todo el de las autoridades directoras del deporte que en estos días han tomado una resolución en provecho de las mismas y que se refiere al hecho de los comités deportivos. La Comisión Deportiva hará una selección de personas "del interior" que por su idoneidad, prestigio puedan cumplir el cometido de comisarías sin que la designación de una persona para ese cargo signifique una mayor erogación para la entidad "chuchería" que organiza una prueba.

NOS ADHERIMOS CON PLACER AL 25 ANIVERSARIO DEL GRAN DIARIO "CRÍTICA"



Hampton, Watson & Cia.

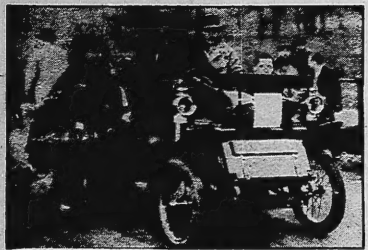
IMPORTADORES Y DISTRIBUIDORES

Administración: B. PEREZ GALDOS 126
Salón Exposición: CERRITO 702, esq. VIAMONTE
BUENOS AIRES



Automóviles WILLYS
Camiones REO
Radio SUPERTONE
REFRIGERADORES a KEROSENE
SERVEL-ELECTROLUX

EN 25 AÑOS SE HAN REALIZADO MAS DE 300 CARRERAS EN T



ASO 1918

Premio de Invernal, Castelar-Zarate-Castelar, 300 kms. Carrera de Nueva Oliver, 10. W. P. Roads, 4 hs. 25' 21". Categoría limitada: 10. Eugenio Maunus, 4 hs. 37' 30".

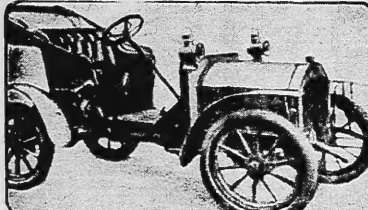
Copa Richardson, 160 Kms. 10. Miguel Luna, en 1 h. 33' 4". Premio 70 kilómetros. 10. José A. Castelar-Zarate-Castelar, 10. Eugenio Cassidit, 9 hs. 22'.

ASO 1917

Copa Jacobo Kade. Bs. Aires-Pergamino-Bs. Aires, 10. Gordon Brown, 1.ª carrera, fue suspendida al finalizar la 1.ª etapa a causa del mal estado de la carretera por una lluvia caída. Se hizo la clasificación conforme a la llegada de los corredores a Pergamino.

ASO 1918

Rosario-Santa Fe - Rosario, 332 kilómetros, — 10. Jorge Coen, en 5 h. 21'.



HACE 30 años se celebraba el principio de la línea moderna del automóvil



SIN QUE la evolución marcase una época decisiva, es 1903 en fabricaron coches a muy grandes para esta y siete pasajeros. Aquí vemos a uno de ellos colándose que estaban de moda en aquella época

En 25 años el movimiento automovilístico en nuestro país ha sido bastante intenso, pero revelador del auge que iba tomando este deporte entre nosotros que año tras año conquistaba mayor número de adeptos.

CRITICA, que desde su aparición ha prestado su apoyo entusiasta y desinteresado a las co-

LOS VOLANTES DE ANTES NO USABAN GOMINA

PERO HOY CON LA EVOLUCION DEL TIEMPO Y LOS RECORDS HAN RESUELTO EL PROBLEMA PEINANDOSE CON

rosaflex



FIJADOR DE CABELLO perfumado a la Colonia

FIJA BRILLA Y DA ESPLENDOR



ADHESION A Critica EN SUS BODAS DE PLATA



MUJER LUGO la trayectoria intentando una conversión en el equipo eléctrico con la aplicación de motores colocados en la parte trasera del coche. Pero se notará en estos dos "tipos" de 1900, que las tendencias van ya hacia la línea perfilada. Se quería ya cortar que el viento atacara muy de frente

Copa Jacobo Kade, 8 vueltas al circuito de Morán, 329 kms. — 10. Jorge Coen, en 5 h. 21'. Circuito de Moltes, 300 kms. — 10. A. Gades, en 6 hs. 40' 23". Premio Prov. de Buenos Aires. Circuito de Morán, — 10. A. M. Magnasco, en 4 hs. 23' 45". Carrera Esperanza - San Carlos Esperanza, — 10. Eloy Vera, en 1 hora 2'.

ASO 1915 Circuito Maldonado — 27 de Julio — Bahía Blanca 32 kilómetros. — Primera categoría: 10. Fermín Gallier, 1 h. 12' 38". Segunda categoría: 10. Julio Hilaridi, 1 h. 12' 52". Tercera categoría: 10. N. Kedi, 1 h. 25' 30". Circuito Santa Fe, 5 de Nov. 420 kilómetros. — Primera categoría: 10. Indio Pastor, 9 hs. 11'. Prom. D. Riano, 9 hs. 1'. Prom. de San Tercera categoría: 10. Coniaz, 17 hs. 10'. Prom. 2400 kms.

Córdoba-Rosario, 5 de Nov. 300 kms. — 10. Abel J. Pollán, en 14 horas 24' 20". ASO 1919

MAZZETTI Y MOSCATELLI

COPAS MEDALLAS TROFEOS

Descuentos especiales a los clubs del interior y de la capital

CANGALLO 1383

Adhesión a las bodas de plata de

CRITICA



GUTHRIE Daimler, inventor del motor a petróleo, fue indubitablemente el propulsor de la moderna automoción. Aquí lo vemos en el año 1908... es un elegante coche parecido por los detalles de Berlin. Este coche de la derecha es del año 1903, y el de la izquierda, del año 1905

(Córdoba) 10. Mariano de la Fuente, en 1 h. 32' 25". Campeonato de Carretera 301 kms. Villoria - Miramonte - Mar en 4 hs. 10' 15". Premio 10.547 k. 59' 15". Circuito de Mar del Plata, 200 kms. — Profesores, 10. Pedro Nulgeron, en 2 hs. 33' 1". Promedio 78 kms. Alencandos, 10. M. de la Fuente, en 2 hs. 50' 47". Promedio 65.631 kms.

Adherentes, 10. Daniel Artiga, en 2 hs. 48' 37". Promedio 68.890 kms. ASO 1921

Copa Francisco Chica, Rosario-Santa Fe - Rosario, 320 kms. — 10. Luis Roen, 4 hs. 13' 15".

NUESTRA SECCION VENTA

le permitirá adquirir en

una MAGNIFICA E

o una EXCELE

LE



DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

Bmé. Mitre 1746 Buenos Aires

RECORRIDOS EN TODO EL PAIS CON UN RECORRIDO DE 300.000 KMS.



Gran Premio Buenos Aires 492 kms. — 1.º J. Chacabarro en 3 hs. 52' 16".

Campeonato de Carretera de la Provincia de Buenos Aires. 384 kms. — 1.º. Pedro Villana en 4 hs. 17' 8" 15.

Circuito de Bahía. — 1.º. Armando Remicelli en 4 hs. 41' 37".

San Francisco. — Bayo. — San Francisco. 326 kms. — 1.º. Dominico Ricci en 3 hs. 13' 45".

Campeonato del kilómetro. — 1.º. Alejandro Schuler en 24" 030.

Promedio 150.000 kms.

Copa América. Circuito Morán. — San Miguel. — Moreno. Moreno. 280 kms. — 1.º. E. Serra Lima en 2 horas 45' 25".

ASO 1923

Copa Alfredo Rado. Rosario. — Santa Fe. — Rosario. — 1.º. Federico



NI EL RECUERDO QUEDA DE LOS AUTOS DE ANTES

37. Promedio 70.720 Kms.

Promio Concurso C.R.A. Andes Córdoba. 290 Kms. — 1.º. Daniel Artaza. — en 3 hs. 49' 27" 55.

Promedio 86. 708 Kms.

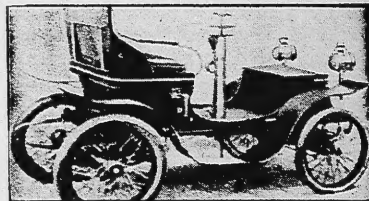
Circuito marplatense en carretera. 398 Kms. — 1.º. Angel Marelli, en 3 hs. 55".

ASO 1924

Copa Alfredo Rado. Rosario-Santa Fe-Rosario. — 1.º. Rudi Riganli, en 3 hs. 39' 27" 45".

Copa América. Circuito de Morán. 300 Kms. — 1.º. Rudi Riganli, en 2 hs. 4' 50".

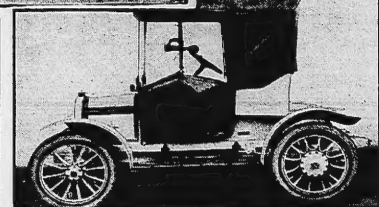
Gran Premio temporal de 1924.



MIRANDO ESTE coche podríamos afirmar que hace 37 años todavía los dibujantes no habrían descubierto cuál podría ser el perfil perfecto de un automóvil. Pero concentrar que llegamos a esta conclusión la evolución de estos autos 37 años fue tan rápida, que la nota que damos aquí podría ser recordatoria para los mismos inventores de 1917.



FRANKLIN construyó este modelo de lujo en 1900, pero para su estudio el punto de partida se encuentra en el archivo este otro modelo de 1897, más duro de tracción y quizás también de motor. Uniformemente se salta el modelo del góndola, que tiene 28 años y prototipo — a primera vista — impone 200 lbs. más.



Circuito Mar del Plata-Santa Rosa-Grta-B de Julio-Mar del Plata. 276 Kms. — 1.º. Tomás Carrasquino, en 4 hs. 27".

Primer Circuito de Oficio. Circuito grande de Morán. 400 Kms. — 1.º. Juan A. Malcoini, en 4 hs. 38' 52" 45".

Tercer Circuito de La Plata. — 1.º. Tomás Duggan, en 4 hs. 37' 15".

Sexto Circuito de Bahía. — 1.º. Malcoini, en 3 hs. 47' 37".

Promedio 107.025 Kms.

Circuito Desamparados (S. Juan). — 1.º. Alejandro Posca, en 2 hs. 9' 52".

Tercer Circuito de Primavera (C. Sudest). 352 Kms. — 1.º. Juan A. Malcoini, en 3 hs. 2' 10".

Circuito de Lezandry. 215 Kms. — 1.º. Gordon Brown, en 3 hs. 4' 4".

Gran Premio Concurso de Córdoba y Andes Córdoba. Circuito La Tablada. 265 Kms. — 1.º. E. Duggan, en 3 hs. 14' 14" 33".

Circuito Marplatense (San Juan). 369 Kms. — 1.º. Eduardo Kellenberg, en 4 hs. 29' 20".

ASO 1925

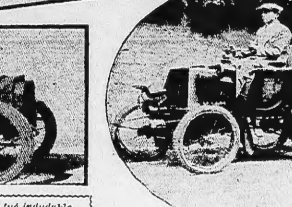
Copa Rado. Rosario-Santa Fe-Rosario. 384 Kms. — 1.º. Domingo Ricci, en 3 hs. 2' 10" 43".

Circuito chico de Desamparados (San Juan). 115 Kms. — 1.º. E. R. Tallat.

Segundo Circuito de Santa Fe. 492 Kms. — 1.º. Domingo Ricci, en 4 hs. 36' 35".

Gran Premio 1925. Circuito La Tablada (Córdoba). — En esta carrera se vio a Eduardo Luro, durante el desarrollo de la misma, por lo que los organizadores resolvieron suspenderla, admitiéndola a esta media todos los corredores.

Circuito de Las Varillas (Córdoba). Continúa en la página 12.



fué indudable-
al to venia en
de la izquierda.

del Plata (Mar del
Miramar (Mar del
Plata). 314 Kms. — 1.º. Daniel Artaza, en 4 hs. 37' 15".

Circuito Grande
Núñez. — 2.º. M. de la Fuente.
Promedio 65.631

ASO 1921

Circuito de Bahía. — 1.º. Daniel Artaza, en 4 hs. 37' 15".

Circuito de Bahía. — 1.º. Daniel Artaza, en 4 hs. 37' 15".

Circuito de Bahía. — 1.º. Daniel Artaza, en 4 hs. 37' 15".

Circuito de Bahía. — 1.º. Daniel Artaza, en 4 hs. 37' 15".

Circuito de Bahía. — 1.º. Daniel Artaza, en 4 hs. 37' 15".

Circuito de Bahía. — 1.º. Daniel Artaza, en 4 hs. 37' 15".

Circuito de Bahía. — 1.º. Daniel Artaza, en 4 hs. 37' 15".

Circuito de Bahía. — 1.º. Daniel Artaza, en 4 hs. 37' 15".

Circuito de Bahía. — 1.º. Daniel Artaza, en 4 hs. 37' 15".

Circuito de Bahía. — 1.º. Daniel Artaza, en 4 hs. 37' 15".

Circuito de Bahía. — 1.º. Daniel Artaza, en 4 hs. 37' 15".

Circuito de Bahía. — 1.º. Daniel Artaza, en 4 hs. 37' 15".

Circuito de Bahía. — 1.º. Daniel Artaza, en 4 hs. 37' 15".

co Serra, Lima en 3 hs. 50' 39" 15".

Copa Valentín de la Provincia de Buenos Aires. Avellaneda. — Magdalena. Avellaneda. — 1.º. Arturo A. Aguilera en 3 hs. 2' 35".

ter. Campeonato de la Carretera de Córdoba. — 1.º. Antonio Andes en 3 horas 40' 38" 35. Promedio 82 kms.

Circuito Quilichano (Mar del Plata). 398 kms. — 1.º. Antonio Andes, en 4 hs. 8' 30". Promedio 95.415 kms.

Copa Andes Córdoba. Córdoba. — Villa María. Córdoba. — 1.º. Antonio Andes en 7 hs. 35' 35" 15".

Circuito de La Plata. 310 kms. — 1.º. E. Bianchini en 4 hs. 29' 30".

Tercer Circuito Copa América. Circuito de Morán. 260 kms. — 1.º. Juan A. Malcoini, en 2 hs. 39".

ASO 1923

Copa Alfredo Rado. Rosario.

Santa Fe-Rosario. 350 Kilómetros. — 1.º. Eduardo Petruzzini, en 3 hs. 53' 1" 45.

Carretera en Malpú. 290 Kms. — 1.º. Julio Nigilano.

Circuito Paraná-Segul. Crespo. Paraná (Entre Ríos). 316 Kms. — 1.º. Senen Alvarado, en 2 hs. 24' 13". Promedio 73.773 Kms.

Quinto Campeonato de Carretera. Provincia de Córdoba. 391 Kms. — 1.º. Tomás Duggan, en 7 hs. 28' 24". Promedio 35.250 Kms.

Carretera Circuito La Plata. 410 kilómetros. — 1.º. E. Bianchini, en 4 hs. 29' 17".

Circuito Bahía. 392 Kms. — 1.º. Corbino Clavero, en 4 hs. 18' 17".

B. Blanco. — Horroco. Tres Arroyos-Bahía Blanca. — 1.º. Horroco Duggan, en 5 hs. 8' 57".

Circuito de Llanquihue. 123 Kms. — 1.º. Humberto Foglia, en 1 h.

ACION VENTAS A CREDITO

le permitirá adquirir en cómodas cuotas mensuales

una MAGNIFICA BICICLETA **Tegnano**

o una EXCELENTE MAQUINA DE COSER

LETICIA

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

Bmé. Mitre 1746
Buenos Aires



WORLD EXPORTERS
ROOTES

ARGENTINA
SOC. AN. COM. IND.

En

ADHESION a
CRITICA
POR SUS
RODAS DE
PLATA

AUTOMOVILES

HILLMAN HUMBER TALBOT

Exposición: Av. ALVEAR 3130 — Bs. As.

10

ADHE
CRI

ADHER
CRITIC

1990



EDUARDO LURO se portaba en 1924 como un *es del volante* de gran *condición*. La *mujer* lo sorprendió en *plena carrera*, mientras disputaba el *Gran Premio del Audaz Club* *déjà en el año 1926*.

Buenos Ases del Volante nos Visitaron

Nos han visitado en estos últimos años volantes de fama mundial, y todos ellos han reconocido que en el país —se refieren a los caminos— era por lo menos un salido disputar el Gran Premio Nacional. En una oportunidad el joven Von Stuck llegó a Buenos Aires con un coche especial de carrera, manifiesta en sus líneas y poderoso en su motor. Se trataba de una máquina con el motor con compresor, de color blanco y que había sido fabricada por los célebres Benz dentro de la fórmula. Nuestra muchachada, lo escoltó, pero al llegar a Villa María temió una curruca en una forma tal, que el chasis de su coche especial, dijo en el aire una curruca... y sobre la misma se plantó Von Stuck. Lo criticamos bastante. No hoy por qué negarlo, porque creíamos que no es buen volante únicamente cuando una curruca en las bueltas. Ahora que vamos teniendo cintas de asfalto nos damos cuenta que el coche en volante sobre estas últimas y que la fama de los coches de antes era fama de curruca y de buena voluntad.

Dirigíanlos
Antes de Von Stuck habían venido al país también para correr volantes, así olvidamos que Folletti, que fue campeón del Gran Premio Nacional, había emigrado de la Argentina. Pero se había hecho volante en su tierra. De allí vino a Buenos Aires «representante, repelente, ante de la carrera». De allí vino Pedro Bordino, un bolido italiano que nos dio un espectáculo fantástico en la recta de Bella Vista con un Fiat especial —el primer monoplaza que vino a Buenos Aires— marcando casi 200 kilómetros por hora. Bordino no corrió tampoco el Gran Premio ni ninguna carrera, pero su máquina era de plata... y nosotros, con excepción de algunos tramos, batíamos en aquellos años tierra, huellas, asfalto.

Los pilotos brasileños
Después de estos dos famosos, el segundo famoso luego en un accidente, vino al país los brasileños Hermanos Landi, el nuevo de Tette, Cicerio Porto y Naimundo Junior, todos ellos excelentes pilotos que disputaron las carreras del circuito de Rafaela. Son Isidro y de la Costanera, dejándonos el recuerdo de Rafaela, pero siendo siempre superados por los locales.

En esta tuvimos la visita del famoso Luis Schneider, un ganador de las 300 millas de Indianapolis, y el público recordará su audacia en tomar las curvas de la pista de Spiritito Palermo en los tiempos de 1926.

Hoy estado irradia de llegar hasta nuestro país, por lo menos, unos 20 volantes europeos, pero nunca se hizo en la Argentina una propaganda como para que la visita de estos sea concentrada.

Ultimamente nuestro automovilismo parece haber tomado un nuevo rumbo que variará por completo el panorama deportivo del mismo, que queda más de para los próximos cinco lustros de su vida el aspecto que desconoce nuestro público.

Nos referimos a la contratación de unos 20 corredores norteamericanos y europeos, todos ellos respectivamente invitados para diversas temporadas de pista y de carretera.

El gran turismo, los caminos de asfalto, el auge de los deportes del motor traen aparejados una serie de mejoras que el lector se acuerda. Antes —al menos relatan los crónicas de hace 25 años— la mafia se concentraba solamente por litros y se trataba en los caminos, que se concentraban de tanto en tanto en los caminos, es decir, después de recorrer una cantidad de kilómetros que algunas veces llegaban a los 50.

Ahora la cosa ha cambiado fundamentalmente: obra del progreso y ya tenemos como el gran campeonato entre el Automóvil Club Argentino y el Automóvil Club Petrolífero. Escuelas para la construcción de automóviles, talleres mecánicos, etc., en todas las grandes rutas va cambiando en forma verdaderamente asombrosa.

Hace poco tiempo se inauguró una en Córdoba; ahora otra en Buenos Aires en el punto de acceso a Salta y las grandes rutas, y dentro de muy poco tiempo tendremos instaladas varias en el camino asfaltado de Buenos Aires. Será inaugurada oficialmente el 5 de octubre próximo como acto de celebración del Día del Camión.

* Dos Volantes que se Consagraron *



TADEO TADDIA y Juan A. Malacota pertenecían a la categoría de los volantes *rosarios* y de larga y brillante actuación en el país. Los dos corrieron de larga distancia.

Juan A. Malacota, Taddia fue, en realidad, *quinta rueda a Rigatti, Bianco y Gaudino*, por su parte, Taddia fue un gran subterfugio en las carreras de larga distancia.

Las Tres Epocas del Motociclismo en el País

El motociclismo en la Argentina tiene tres épocas que bien conocen los aficionados. La primera marcó los países lentos de los que se arribaban en estas dos ruedas con un motor caliente en el cuadro; la segunda época la afirmación de la motocicleta como vehículo de sport y de transporte económico y la tercera, la actual, es la época de nuestro motociclismo aún cuando es difícil conseguir que se viene notando una reacción satisfactoria desde el año pasado.

La primera época arranca desde antes de 1900. Hay entre nuestros volantes, viejos aficionados al motociclismo y los hay que no han olvidado aún las jornadas fantásticas de los viajes en motocicletas a Rosario, Pinar del Guano y don Luis Derlucio, para citar un caso, fueron protagonistas de aquellos viajes que eran más bien aventuras.

La acción motociclista se hizo presente en el año 1912, después de la guerra, y luego de haber sufragado un período que pareció cerrar el primer período del motociclismo argentino. Buenos Aires, con su circuito de Morón, fue la ciudad que dio un toque de fantasía acción motociclista. Hasta llegaron de España, corredores de

la fama de Mateo Zencari y Vicente Nauré, quienes se presentaron en el circuito de Morón sufriendo allí una derrota por motivo de Juan Antonio Gaudino, quien venció en una extraordinaria carrera de doce horas. Fue esa la época de los tres monjes, o sea de Riganti, Bianco y Gaudino. Ellos, fueron los alimadures del motociclismo argentino. En las viejas revistas en los primeros años de CRITICA, se ven algunas fotografías de las huestes de estos tres monjes de la motocicleta.

La época actual, tiene unos cinco años de vida y por cierto su actualidad no es intensa, aún cuando repetimos, se nota una leve reacción favorable al desenvolvimiento.

Los viejos motociclistas ya no están en actividad. Puede decirse que los hombres de la segunda época se han dedicado al comercio, al comercio como lo hicieron Riganti, Bianco y Gaudino. Actualmente la misma hueste Zencari, Taddia, T. A. y ahora va por la misma ruta Fernán Martín, que habla de uno de los más brillantes motociclistas con Dalmazo, después de la temporada larga y brillante de los Taddia.

Actualmente hay elementos nue-

Entidades que fomentan el Motociclismo en el País

ADENAS del Club Motociclista de Nave, Adas Moto Club y Moto Club Argentina, con acción en pro del motociclismo en nuestro país es bien conocida por todos los aficionados, también la Comisión de Fomento Club Motociclista desarrolla una profusa labor en pro de este deporte, contribuyendo a su adelanto en forma digna del mayor crédito.

Dicha comisión es presidida por Mariano de la Fuente, teniendo como secretario a Pedro Flore, secretario a Julio Libero y vocales a Luis Frechou y León Bilet.

La comisión económica tiene como presidente al veterano deportista don Luis Derlucio; vicepresidente a Antonio Panza, y secretario a M. Nigroli. Adem, se constituyó una comisión de propaganda que ha quedado integrada de la manera siguiente: presidente, Raúl Pihoro; secretario, Roberto Mazzetti, y vocal, Alberto Mazzetti.

Los que desconocen dentro de una época más pequeña que las otras, los esfuerzos de los clubs y de la Comisión de Fomento, que es de la manera siguiente: merece el motociclismo. De todas las que hay un camino abierto y fuerte. Posiblemente el motociclismo vuelva a sus tiempos de oro deportivamente y comercialmente.

ELEGANCIA
FRANCESA
•
PERFECCION
MECANICA
•
VELOCIDAD
•
RESISTENCIA
•
ECONOMIA
Y
BAJO
COSTO

Son factores que sobresalen los automóviles.

CTRUEN
T. GILOTAUX
CANNING 3626
BUENOS AIRES

ADHESION
A
"CRITICA"
POR SUS BODAS
DE PLATA

...Y Ahora También en BUENOS AIRES

REPUESTOS
Y-
ACCESORIOS
PARA
AUTOMOVILES



HERRAMIENTAS
Y-
MAQUINARIAS
PARA
TALLERES
MECANICOS

Ronchetti, Razzetti y Cia.

Buenos Aires
Paraná y Córdoba

En Rosario
Corrientes 356

A sus Ordenes Señor Mecánico

En 25 Años se Han Realizado Más de 300 Carreras en Todo el País con un Recorrido de 300.000 Kms.

(Viene de la página 9)

ha) 50 kms. — 10. Rómulo Par-
magiani, en 2 h. 12' 25".
Campeonato de Carreras. 315
kilómetros. — 10. Tomás Roatta,
en 3 horas 58' 58".
Séptimo Circuito Castellanos (Ra-
faelito). 414 kms. — 10. Eduardo
Durruti, en 5 h. 34' 17".
Circuito Ocho de 1925. Circuito
grande de Merón. 480 kms. —
10. Raúl Rignati, en 4 h. 12' 13".
Circuito Termalito. 196 kms. —
10. Mario Accolla, en 2 h. 27' 22".
Circuito Salta. 548 kms. — 10.
Castulo Hortal, en 3 h. 4'.
Record de las 48 horas (en el cas-
cadero no autorizado de Merón
Bella Vista). — Emilio Karatzo-
vic B. con 271 kms. 800 mts.
Primer Circuito de Trewege Las-
carras. — 10. Pedro Monti, en 3 h.
2 y 35".

ASO 1925
Copa Alfredo Lillo. Buenos-Ar-
sas. 500 kms. — 10. Domingo
Bucci, en 2 h. 56' 57".
Las XII horas de 1924. Turismo
300 kms. categoría. — 10. Ernesto H.
Blanco, con 325 kms. 300 mts.
Turismo la categoría. 10. Antonio
Gaudino, con 323 kms. Standard
500 kms. categoría. 10. José Desideri, con
741 kms. 500 mts. Standard la ca-
tegoría. 10. E. Agostini, con 790
kms. 500 mts.

Carrera de Guaminí. 215 kms. —
10. Enrique C. Solutti, en 2 h. 3
y 30".
600 Millas Argentinas (Rafaela).
— 10. Domingo Bucci, en 3 horas
15 y 1".
Segundo Circuito Tres Arroyos.
400 kms. la categoría. — 10. Raúl
Mancini, en 5 h. 35' 30".
Categoría. 10. Francisco Cantagalli, en
4 h. 52' 40".
Gran Premio Córdoba 1926. 404
kms. — 10. Tomás Roatta, en 3 h.
38' 50".
Circuito Los Varillas. 251 kms. —
10. O. Parnigiani, en 2 h. 7 y 30".
y 45".
600 Millas Argentinas (Rafaela).
— 10. Raúl Rignati, en 6 h. 20 y
20". Promedio 128.525 kms.
Tercer Circuito de Córdoba (La
Tablada). 560 kms. — 10. Ernesto
Bosola, en 4 h. 48' 20".
Gran Premio Prov. de Santa Fe
1924. 507 kms. — 10. Ernesto Bos-
sola, en 3 h. 31' 55".
Primer Circuito Bahía Blanca.
333 kms. — 10. R. Tetamanti.
Circuito Primavera 1926. 404 kms.
— 10. José Desideri, en 3 h. 38
y 35".

ASO 1927
Carrera Rosario-Fuente-El-Man-
sio. — 10. Domingo Bucci, en 3 h.
37' 24".
Gran Premio Standard 1927. 400
kms. 500 mts.

Varela-Mar del Plata-F. Varela. —
10. Ricardo Nasel, en 1 h. 15' 16".
Circuito Ocho 1927. 400 kms. —
10. Víctor Pángaro, en 3 horas 25
y 37".
Gran Premio Córdoba 1927. 454
kms. — 10. Domingo Bucci, en 4 h.
14' 31".
600 Millas Argentinas (Rafaela).
— 10. Juan A. Malcomi, en 5 h.
28' 27". Promedio 118.912 kms.
Campeonato de Carreras de la
Prov. de Córdoba. 578 kms. —
David Parnigiani, en 2 h. 56'
y 15".
Campeonato de la Hora (Audi-
torio). 500 kms. — 10. Domingo
Bucci, con 135 kms. 80 mts.
600 Millas Argentinas (Rafaela).
— 10. Domingo Bucci, en 5 h. 34'
y 44". Promedio 135 kms.
Cuatro Gran Premio Audax Cor-
doba.



E. Blanco O. Parnigiani R. Nasel F. Martini

Primer Carreras Standard Inter-
provincial Rosario-Buenos Aires
(Rosario). 750 kms. la categoría. —
10. Juan A. Malcomi, en 11 horas 34'
y 33". Segunda categoría. 10. J. L.
Calvin, en 10 h. 17' 16".
Carreras de fuerza limitadas (San
Francisco). 296 kms. — 10. Santos
Parnigiani, en 2 h. 37' 23".
600 kms. Standard (Circuito de
Merón). 2a. Categoría. — 10. José
Balcón, en 4 h. 7' 27". 25. 3a. Ca-
tegoría. 10. J. A. Zerbá Balbi, en
4 h. 22' 57". 4a. Categoría. 10.
Juan Negrin, en 3 h. 52' 43".
Gran Premio Prov. de Santa Fe.
1926. 507 kms. — 10. César Mil-
ho, en 4 h. 46' 38".
Gran Premio Arrecifes. 500 kms.
— 10. E. Donzino, en 4 h. 18'
y 15".
Sexto Gran Premio Audax Cor-
doba. 500 kms. — 10. Carlos Sal-
teado, en 4 h. 35' 34".
Gran Premio Prov. de Buenos
Aires. — 10. Raúl Rignati, en 3 h.
28' 58".

ASO 1930
Carrera Rosario-Turismo-F. Hosa-
rie. 550 kms. 2a. Categoría. — 10.
Lolo Desideri, en 3 h. 40' 18". 3a.
Categoría. 10. Pedro Bresano, en
3 h. 18' y 45".
Copa París-Guaminí (V. Turco).
500 kms. la categoría. — 10. Lolo
Desideri, en 2 h. 41' 35". 2a. Ca-
tegoría. 10. J. A. Zerbá Balbi, en
2 h. 26' 33". 3a. Categoría. 10.
Carlos Allende, en 2 h. 54' 13".
Carrera Standard (Circuito de
Merón). — 10. Francisco Bava, en
3 h. 42' 18".
600 Millas Argentinas (Rafaela).
— 10. Costantino D'Amico, en 5 h.
46' 48". Promedio 117.295 kms.
Gran Premio Arrecifes. 500 kms.
— 10. J. A. Gaudino, en 4 h. 18'
y 25".
Carrera Standard de 400 kms.
(Lobos). — 10. Adrián D. Mal-
sardi, en 4 h. 2' 17' 35".
Circuito Primavera de 1800. —
10. Carlos Zerbá Balbi, en 3 h. 4' 43".

ASO 1931
Circuito Ocho de 1931. 400 kms.
— 10. Carlos Zerbá Balbi, en 2 h. 54'
y 16". Promedio 137.502 kms.
Copa París-Guaminí (V. Turco).
500 kms. — 10. F. O'Connor,
en 3 h. 38' 23".
Gran Premio Arrecifes. 500 kms.
— 10. E. Donzino, en 3 h. 52' 19".
Copa Samuel J. Porrego (Fucha-
la-Lalra-Pehuay). 845 kms. — 10.
"Gillardo", en 6 h. 38' 19".
10. Parnigiani, en 4 h. 44' 52".
Gran Premio Turismo Prov. de
Córdoba. 500 kms. — 10. Domingo
Bucci, en 2 h. 46' 10".
Circuito Robiano. 502 kms. — 10.
"Juan Peña", en 2 h. 58' 53".

ASO 1932
Gran Premio Prov. de Buenos
Aires. 400 kms. — 10. Antonio Le-
vaggi, en 4 h. 6' 30' 45".
Circuito San Lorenzo. 500 kms. —
10. O. Stemann, en 4 h. 3' 50".
Copa Emilio Salati (Azul-Croto-
Oliveria). 400 kms. — 10. A.
Donzino, en 4 h. 35' 28' 15".
Circuito Salta. 477 kms. — 10.
Carlos Zerbá Balbi, en 4 h. 47' 40"
y 40". Promedio 144.223 kms.
Gran Premio Ciudad de Buenos
Aires (Alo. Costanera). — 10. Do-
mingo Bucci, en 15' 45' 45".
Gran Premio París-Guaminí (Ar-
recifes). 586 kms. — 10. E. Pedra-
zini, en 3 h. 1' 53".
Gran Premio Río de la Plata. —
10. Raúl Rignati, en 10' 34' 28".
Promedio 113 kms.
Circuito San Francisco. 500 kms.
— 10. E. Pedraza, en 2 h. 28' 22".
Circuito San Lorenzo. 500 kms.
— 10. Roberto Lozano, en 3 h. 30' 18".

ASO 1933
Primer Gran Guaminí (Arreci-
fes). 400 kms. — 10. F. O'Connor,
en 4 h. 18' 15". Promedio 125 kms.
Cuatro Gran Premio de Arreci-
fes. 322 kms. — 10. Ernesto A.
Blanco, en 4 h. 18' 33' 45".
Promedio 130 kms.
Gran Premio Domingo Bucci. 500
kms. — 10. Andrés Fernández, en
3 h. 1' 43' 35".

ASO 1934
Sexto Campeonato 15 de Aque-
to. 255 kms. — 10. Serafin Arman-
do, en 2 h. 3' 45".
Primera reunión de Primavera.
10. Salvador Benvenuto, en 225".
Segunda reunión de Primavera.
— 10. Alberto Oliveri, en 2' 30' 15".
Tercera reunión de Primavera.
— 10. Salvador Benvenuto, en 2' 30".
Cuarta reunión de Primavera.
— 10. Salvador Benvenuto, en 2' 34".
Premio Hospital San Juan de
Cristóbal (Chileno). 500 kms. —
10. Salvador Benvenuto, en 2 h. 16'
y 41".
Circuito París-Uruguay (Paraná-
Entre Ríos). — 10. Víctor
Coppin, en 2 h. 16' 41".
Gran Premio Moto Club Argen-
tino (Rosario-Residencia Rosario).
1040 kms. — 10. Osvaldo Parnig-
iani, en 12 h. 56' 21".
Premio de Regularidad 500 y 750
Arroyos. 10. Juan Fresno.
600 Millas Argentinas (Rafaela).
— 10. Carlos Zerbá Balbi, en 5 h. 43'
41". Promedio 140.477 kms.
100 Millas de Tucumán. — 10.
Carlos Zerbá Balbi, en 3 h. 5' 16".
Promedio 97.130 kms.
Gran Premio Venado Turco. 388
kms. (Continúa en la página 13)

ECONOMICE

SEÑOR COMERCIANTE:

LE BRINDAMOS UNA EXCELENTE
OPORTUNIDAD PARA EL TRASPOR-
TE RAPIDO DE SUS MERCADERIAS.
EL CAMION HANSA LLOYD

RAPIDO, ECONOMICO, DE POCO COSTO.
CONSTRUIDO PARA EL TRAFICO DE LAS
GRANDES METROPOLIS Y QUE LLEVA 950
KG. DE MERCADERIAS. RECORRE 300 KMS.
CON 20 LITROS DE COMBUSTIBLE!
ES ASI COMO EL CAMION HANSA LLOYD,
DEVUELVE LA PLATA INVERTIDA POR
COMERCIANTE EN SU ADQUISICION Y EN
POCOS MESES.

IMPORTADORES:

PINA HERMANOS

SAN JUAN 2066 y BOEDO 2574
BUENOS AIRES
ADHESION A "CRITICA"



DE GRAN CALIDAD
CAMBRIDGE
RUGBY
DITCO
SIMBA
QUE LA MODA IMPONE

IMPORTADORES:

DITLEVSEN & Cía. Ltda.
COCHABAMBA 56 — BUENOS AIRES

ADHESION A "CRITICA" EN SUS
25 AÑOS DE PERIODISMO



AUTOMOVIL del MOMENTO



RUNGE, GLAS & Cía.
AVENIDA VERTIZ 762, BS. AIRES
ADHESION A "CRITICA" EN
SUS VEINTE Y CINCO AÑOS

La Capa Dorada de Goodrich

UNO de los problemas más serios y peligrosos para el turista que maneja automóvil es el reventón de sus cubiertas. En un momento el peligro amenaza con sus consecuencias, y es por ello que los grandes fabricantes de neumáticos han estudiado atentamente el problema para resolverlo. Goodrich ha sido uno de los primeros en obtener un resultado extraordinario con su tipo "de la capa de oro" que resiste el calor y evita el reventón de la cubierta que casi siempre se produce por las muchas calientes que se acumulan en las telas de las cubiertas cuando el turista recorre a buena velocidad largas distancias.

El estudio realizado hizo que la Goodrich adoptara en seguida este tipo de "de la capa de oro" cuya especialidad consiste en que las telas no se separan y por lo tanto no forman burbujas.

En 25 Años se han Realizado más de 300 Carreras en Todo el País, con un Recorrido Total de 300.000 Kilómetros

(Viene de la página 12)

1000 kms. — 10. Ernesto A. Blanco, en 2 h. 58' 56".

Gran Premio Entre Ríos, 1471 kms. — 10. José E. Gutiérrez, en 17 h. 1' 15".

400 kms. Circuito de Tres Arroyos, 10. Ernesto A. Blanco, en 3 h. 1' 15".

Gran Premio Emilio Sanj (Paraná), 10. Carlos Zatuszek, en 2 h. 37' 15".

Gran Premio de Santa Fe, 10. Carlos Zatuszek, en 2 h. 37' 15".

Gran Premio de Tandil, 122 kms. — 10. Félix Aráuz, en 2 h. 2' 28".

LA CAPA DORADA SALVAVIDA RESISTE CALOR Y EVITA LOS REVENTONES

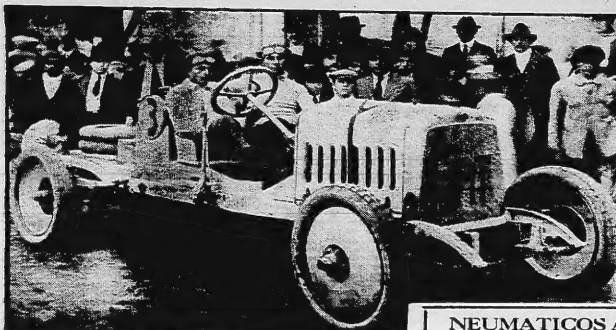


GOODRICH

ESTA ES LA NUEVA CUBIERTA DE FAMA MUNDIAL

RAFAEL TACCHI

Entre Ríos 151
U. T. 38 (Mayo) 5845
BUENOS AIRES



HACE MAS DE veinte años, en San Martín se corría en automóvil, y aquí vemos a Filippi, listo para largar en una de las carreras que allí se realizaban

Circuito Parque Uribana, 135 km. — 10. Ernesto A. Blanco, en 1 h. 50' 7" 15".

Campeonato Cordobés de Velocidad, 200 kms. de 150 kms. — 10. Carlos Zatuszek, en 3 h. 5' 29" 35".

300 Millas de Tucumán, 218 kms. — 10. Ernesto A. Blanco, en 5 h. 36' 32".

Gran Premio Venado Tuerto, 388 kms. — 10. Ernesto A. Blanco, en 2 h. 33' 30".

Circuito Corrientes Dorrego, 387 kilómetros. — 10. Isaac Piamon, con 4 puntos perdidos.

Gran Premio Ciudad de Rosario, 140 kms. — 10. Osvaldo J. Farnigiani, en 1 h. 43' 48" 25".

500 Millas Argentinas, 404 kms. — 10. Ernesto A. Blanco, en 5 h. 8' 59" 15".

300 Millas Bahienses, 321 kms. — 10. Carlos Zatuszek, Recorrido 247 kms. 500 mts. en 2 h. 20' 17" 15".

100 Millas de Concordia. — 10. Raúl Rignani.

250 kms. Circuito Tres Arroyos. — 10. Ruggiero de Luigi, en 2 h. 59' 15".

100 Millas de Laboulaye. — 10. Juan M. Garat, en 1 h. 47' 25".

Gran Premio Circuito Lobería, 10. Ernesto A. Blanco, en 1 h. 43' 25".

100 Millas Caidenses. — 10. Víctor Ciria, en 1 h. 27' 35" 45".

Gran Premio Ciudad de Buenos Aires, 10. Carlos O. Arzani, en 42' 38" 25".

400 Kilómetros Circuito de Tres Arroyos. — 10. Ernesto H. Blanco, en 2 h. 41' 33".

Circuito Ciudad de Santa Fe. — 10. Luis E. Brosutti, en 1 h. 21' 40" y 35".

Gran Premio Ciudad de Rosario, 10. Ricardo Curá, en 1 hora 17' 35".

Segundo Circuito Ciudad de Santa Fe. — 10. Víctor Coglioli, en 1 h. 17' 36".

Campeonato Cordobés de Velocidad. — 10. Carlos Zatuszek, en 2 h. 40' 9" 45".

Gran Premio Concordia. — 10. Armando Soffici, en 35' 10" 45".

Gran Premio Ciudad de Tucumán. — 10. A. Ponticelli, en 2 h. 31 segundos.

200 Millas de Tucumán. — 10. Ricardo Nasi, en 1 h. 23' 30" 15".

Gran Premio Ciudad de Paraná. — 10. Ricardo Nasi, en 1 h. 23' 30" 15".

Gran Premio Ciudad de Rosario. — 10. Ricardo Curá, en 1 hora 17' 35".

Gran Premio Prov. de Mendoza. — 10. Ernesto H. Blanco, en 5 h. 39' 40" 25".

Circuito La Tablada. — 10. Carlos Zatuszek, en 1 h. 49' 22" 15".

Gran Premio Saint, 162 kms. — 10. Víctor Rosa, en 2 h. 29' 40" y 35".

ARO 1937

Circuito Mar del Plata. — 10. Carlos O. Arzani, en 32' 39" 25".

Gran Premio Avellaneda Automóvil Club (Circuito Llavallol). — 10. Carlos Zatuszek, en 1 h. 49' 11".

Gran Premio Circuito Olavarría. — 10. Carlos Zatuszek, en 1 h. 49' 11".

Primer Gran Premio Ciudad de La Plata. — 10. Carlos O. Arzani, en 36' 47' 45".

Raid Riacho Alegre-Santiago de Chile. — 10. Emilio Kestulovic, en 22 h. 28' 36" 45".

Gran Premio Río Negro y Neuquén. — 10. Ruggiero de Luigi, en 1 h. 22' 14".

Segundo Circuito Ciudad de Santa Fe. — 10. Víctor Coglioli, en 1 h. 17' 36".

Campeonato Cordobés de Velocidad. — 10. Carlos Zatuszek, en 2 h. 40' 9" 45".

Gran Premio Concordia. — 10. Armando Soffici, en 35' 10" 45".

Gran Premio Ciudad de Tucumán. — 10. A. Ponticelli, en 2 h. 31 segundos.

200 Millas de Tucumán. — 10. Ricardo Nasi, en 1 h. 23' 30" 15".

Gran Premio Ciudad de Paraná. — 10. Ricardo Nasi, en 1 h. 23' 30" 15".

Gran Premio Ciudad de Rosario. — 10. Ricardo Curá, en 1 hora 17' 35".

Las Carreras que Aun Faltan del Calendario Deportivo de 1938

DAMOS a conocer a continuación las carreras que aun faltan disputar del Calendario Deportivo para el presente año ha aprobado la Comisión deportiva Automovilística.

OCTUBRE:

Día 2. Club Atlético Argentino. Casiliches. Fuerza libre. Circuito.

Día 15 al 30. — Gran Premio Argentino 1938, Fuerza libre. Carretera.

NOVIEMBRE:

Día 13. Automóvil Club de Tres Arroyos. Fuerza libre. Circuito.

DICIEMBRE:

Días 1 y 4. — Avellaneda. Automóvil Club. Mil Millas Argentinas. Fuerza libre. Carretera.

Día 18. — Automóvil Club Argentino. Fuerza libre. Parque.

NEUMATICOS A BAJA PRESION

A suspensión en el automóvil sigue siendo uno de los tópicos que los ingenieros de las grandes fábricas de todo el mundo, estudian con real interés. No siempre resulta labor fácil colocar en una máquina veintidós una suspensión adecuada, porque la misma obliga a reducir de peso el chasis, lo que para ablandar la máquina termina por perjudicarla en la suspensión. Era necesario entonces que los fabricantes de neumáticos estudiaran algo que fuera un remedio positivo y que, a la vez, viera más el rodado, que es un factor de elegancia imprescindible en un coche moderno. A eso llegó ahora la fábrica de neumáticos General Jambo, con un tipo de rueda de baja presión, de gran resistencia por la banda de rodado y de una duración increíble.

Los Jambo dejan — una vez armados en un automóvil — la impresión de andar en un pullman, donde no se sienten sacudidas, y hacen pensar que la suspensión del coche ha sido mejorada en un cien por ciento.

500 Millas Argentinas. — 10. Carlos Zatuszek, en 5 horas 3' 42" 35".

Circuito Cerro, 350 Kilómetros. — Leonardo Carnelli, en 3 horas 9' 45".

Gran Premio Avilador Orizaba, 200 Kilómetros. — Ricardo Rianetti, en 2 horas 32' 35".

Circuito Sanluisense. — 10. Carlos O. Arzani, en 45' 25".

Gran Premio Ciudad de Caillán. — 10. Ernesto H. Blanco, en 1' 14".

Segundo Circuito Avenida Argentina. — 10. Osvaldo Farnigiani, en 1 hora 37' 35" 25".

Gran Premio Circuito Lobería. — 10. José A. Corderonier, en 1 hora 38' 16".

Circuito Tres Arroyos. — 10. Luis P. Ciria, en 2 horas 35' 17" 35".

Primer Circuito Corrientes. — 10. Raúl Mote Fajardo, en 5 horas 54' 42".

Mil Millas Argentinas. — 10. Eduardo Pedrazzini, en 16 horas 31' 15".

Gran Premio Uribana. 162 Kilómetros. — Carlos O. Arzani, en 2 horas 8' 13" 15".

PIQUE MAS FUERTE! Y HAGALO CON BATERIAS BUENAS, COMO



JUPITER



TRICO



ASTRA

LOS ACUMULADORES CONSAGRADOS EN TODO EL PAIS POR SER LOS MEJORES

Velasco Palacios y Cia.

CASA FUNDADA EN 1914
FABRICA: MORENO 2843
ESCRITORIO: JULIUS 279
BUENOS AIRES



ADHESION A
CRITICA

Hanomag

SIMBOLO DE CALIDAD Y ECONOMIA

- Camisas intercambiables.
- Engrase central automático.
- Frenos hidráulicos de doble acción.
- 100 Km. 6 Litros.
- Válvulas a la cabeza.
- Motor flotante.
- Suspensión independiente.

DESDE \$ 3.975.-



VEALO, PIDA UNA DEMOSTRACION A:

Distribuidores Exclusivos en la República Argentina

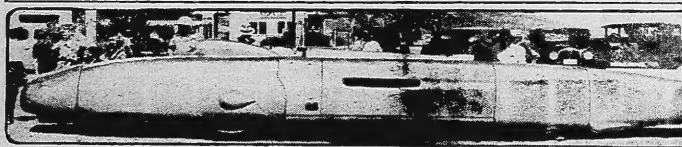
UNION MOTOR ARGENTINA
CALLAO 35

o al Agente más cercano:
CORONEL SUAREZ: Pablo Lemke.
DARRAQUEIRA: Stickler y Mazzoni.
JUAREZ: Ernesto E. Paré.
LAS FLORES: José A. Rocca.
LA PLATA: Angel N. Koech.

HAY ZONAS DISPONIBLES PARA AGENTES

SOLICITE HOY MISMO LA REPRESENTACION EN SU LOCALIDAD

Llegará a cifras fantásticas el record Mundial de velocidad



Los automóviles para establecer el record mundial de velocidad ya no tienen los límites de los coches de uso común. Dan la impresión de ser vehículos de acero, más que de hierro de cuatro ruedas.

1919. De ahí, arranca esa nueva época que debía ser de cinco años y que venía de cuatro años de 20 años. Son los americanos los que dominan la escena del ataque con el italianoamericano De Palma, quien con sus Packard llega a los 210 kilómetros por hora, y a partir de ese año comienza la zanja a hacerse más violenta. Se ven los nombres y las marcas de Milton, Guinness, Thomas, Elzberg, y aparece Campbell, ya que los ingleses vuelven a posicionarse del otro de la velocidad mundial en automóviles.

Se agudiza la lucha con su compatriota para llegar a los 300 kilómetros de promedio, que se alcanza en 1927 por mérito del mayor Ray Keck y el norteamericano.

Como que superó en record, pero volvió el dominio inglés con Searrow, quien con sus cuatro años superó los 300 kilómetros de promedio. Cinco años después los mismos ingleses estaban corriendo a los 300 kilómetros de promedio, y los capitas Eytton al primer nivel del mundo en dolar el récord de los quinientos kilómetros por hora de velocidad en automóvil al ser pasado en las salinas del Lago Utah, en Estados Unidos.

En veintiocho años hemos subido el record mundial de velocidad en 350 kilómetros. Efectivamente, nacieron pasados de pocos kilómetros en 1917, el promedio de 200 por hora y estamos en 1358 en los 350 kilómetros. Hemos alcanzado hace recientemente un par de meses por el capitán Eytton.

La progresión está, indudablemente, a tono con la evolución de la ciencia y la técnica. Se ve cómo se construyen especialistas que tienen una ventaja enorme que otros no tienen, y que los ingenieros que están a cargo de los países técnicos en las grandes fábricas de automóviles. Y nadie pierde la oportunidad que las grandes estas ofrecen para estudiar y luego reafirmar y tanjorar en los tipos y modelos que deben construir.

Hemos corrido bastante de por sí. En los primeros 25 años del record automovilístico se recorrieron se llegó casualmente a los 238 kilómetros... En estos últimos años estamos arriba de quinientos y más bien cerca de los seiscientos kilómetros por hora.

Hace 25 Años en Nuestro País se Fabricaban Autos

HACE poco más o menos 25 años "entró en el país" la labor de la construcción de automóviles. Era el momento en que el automovilismo estaba en auge en el siglo mundo, y a lo que no se hablaba aún de muchos de los fabricantes norteamericanos. Los europeos arriban a todos los mercados del mundo y las marcas más populares eran las francesas "Peugeot", "Renault", "Panhard", "Lexus", "Borlet", luego, las italianas, con "Fiat", "Alfa", "Lancia", "Isotta Fraschini", las americanas, con la "Mercedes", la "Opel"; los ingleses con el famoso "Rolls Royce" había habido lanzado al mundo un "Hispano Suizo", haciendo fabril el motor en Ginebra y luego en Bostón por Mr. Franch. Indudablemente que los americanos ocuparon un lugar muy destacado, más sus primeros pasos habían dado mucho dinero y mucha actividad. Puede afirmarse que hace 25 años el mundo del motor estaba en manos del siglo continente, y la demostración de gran conflicto mundial de los años 1914-1918, en el cual el 90 por ciento de los vehículos automotores eran europeos. Fue precisamente en esa guerra que al entrar los Estados Unidos del lado de los aliados aparecieron en los

campos de batalla los primeros "Ford". Los europeos, en su mayoría por ciento, los vehículos por primera vez. Pero seguimos a nosotros, a una fiebre a la cual nos vinculamos. Hace, precisamente 25 años apareció en Buenos Aires un automóvil de marca "Alfa Romeo", construido en la Argentina. Los peques habían sido eliminados, primero, sobre modelos de coches europeos; luego se habían tirado al agua algunos diseños que no se podían fabricar aquí, pero finalmente se empezó el modelo completo, y fue así, en realidad, el primer paso de nuestra industria mecánica. No tuvo nada larga el "Angeles", porque falló que empuje y los grandes capitales que producían los vehículos de gran elaboración, a las grandes empresas de los norteamericanos. Finalmente la guerra, y mientras el siglo mundo debía empujar todos sus medios y sus recursos y los europeos no habían podido tomar el ritmo normal en labor, los americanos llenaron los mercados con sus automóviles. Fue la señal de partida. En ese derrumbé de marcas fue destruido también el "Angeles", mientras los europeos perdían el mercado por la mano de un sistema y cinco por ciento. Hoy, las cifras son fantásticas

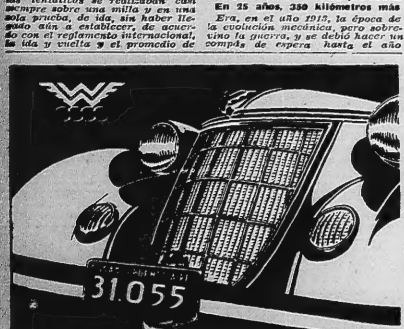
y los son favorables a los norteamericanos. Bastaría citar esta cifra: en 1937 se fabricaron más millones, vehículos de marca y sus más unidades motorizadas, y de esta cantidad el 75 por ciento correspondió a los fabricantes norteamericanos. Pero es doble tanto una vez más en el siglo mundo, ya que hace más años los americanos tenían el 87 por ciento de la producción total de vehículos a motor, y han perdido ahora un diez por ciento gracias a la reacción fabril de Alemania y de Italia. En el mundo circulan hoy más de veintidós millones de automóviles, y en la República Argentina estamos hoy en una explosión de mil unidades.

Nuestra industria mecánica No hemos querido a fabricar automóviles. Es justo reconocer que la competencia en este terreno nos ha dado una lección. Pero no lo mejor que fabrica el mundo son materiales automotrices y componentes, y al entenderlo así rimado con la industria hacia la fabricación de los accesorios y carrocerías. En ese terreno estamos muy bien. Como todo, hay quien dedica mucha atención a la fabricación de algunos motores del tipo Diesel, para camiones, con mucho éxito.



El capitán Eytton es el hombre más veloz de la tierra. Con su poderoso máquina llegó a marcar 375 Km. por hora. Tiene ahora una serio competidor al norteamericano J. Campbell.

En el año 1913 estábamos en los 200 kilómetros por hora. El record de velocidad en automóvil había comenzado una época brillante y los ingleses mantenían el otro gigante la batalla en los 300 kilómetros de promedio. Pero las tentativas se realizaban casi siempre sobre una milla y en una sola vuelta, de ida, sin haber llegado aún a establecer, de acuerdo con el reglamento internacional, la ida y vuelta y el promedio de



TRAS ESTE FRENTE ATRACTIVO SE ENCUENTRA UN MOTOR PODEROSO

Fehling Dinos

Av. Alvear 3154 - Bs. Aires



EL COCHE IDEAL PARA CUALQUIER CAMINO. ECONOMICO. 20 H.P. MUCHO PIQUE Y MARCHA SUAVE Y SEGURA

WANDERER

CONCESIONARIOS EN TODA LA REPUBLICA

SUS PRODUCTOS DUCO N° 7

protegen su coche... y su dinero

rase en los productos Ducos N° 7 para conservar su coche tal como era al adquirirlo. Detrás de cada producto Ducos N° 7 está el prestigio internacional de los laboratorios Du Pont. Por eso, trétese de retocar guardabarros, limpiar el radiador, renovar la asfalta o pulir el acabado, recurra siempre a la línea de productos Ducos N° 7. Al proteger su coche, protegerá también su dinero por sus inmejorables resultados, resistencia y duración.

ADHESION A CRITICA POR SUS BODAS DE PLATA

Recomendamos de productos Ducos N° 7: - Lustrar Ducos N° 7 - Cera Ducos N° 7 - Negro de Marquise Ducos N° 7 - Quilón Marquise Ducos N° 7 - Removerador de Capas Oxidadas Ducos N° 7 - Tapa Cárter Ducos N° 7 - Prolongador Ducos N° 7 - Desincrustante Ducos N° 7

Únicos Distribuidores

HENRY W. PEABODY & CIA.

Argentina Limitada

Batavia 1622-56

Buenos Aires

EL PRIMER CAMPEON DE CICLISMO FUE FERNANDEZ HACE 25 AÑOS



TODOS NUESTROS CICLISTAS están pendientes hoy de lo que hará Fernandé Batavara en la próxima temporada de pista. La dinastía de los Batavara continúa en este muchachito

¡CAMPEON que el ciclismo en el país tiene más de 40 años de vida. Pero nos interesa recordar lo que se hizo en ciclismo en estos últimos 25 años. Justo es consignar que la bicicleta no sea sólo un medio de transporte, sino que se produzca la gran rancia del público siendo 1930 hasta estos días. Antes sólo se usaba para ir a la escuela o al trabajo. En el interior era otra cosa. La provincia de Santa Fe, para citar un caso, contaba con los ciclistas que hacían sus pases en pleno Rosario y en Santa Fe, pero Córdoba, por una o mil razones, no brindaba el mismo espectáculo.

Ahora se llegó a la fuerza a repantianar la marcha de los ciclistas en la misma calle Florida.

Este tanto para demostrar que la bicicleta pasó del gran salto y, como el ciclismo en, en una palabra, el sport de moda, hoy en la República Argentina, país moderno y evolucionado, se importan cosas de cien mil bicicletas por día y van en ellas los chicos y los grandes, las chicas y las mujeres.

★ LAS CARRERAS CICLISTAS

Hace 25 años teníamos velódromos en Buenos Aires. La pista hizo que la pequeña los demolió, sin arrancar con el recuerdo de aquellos tiempos. Vino la época entonces de la carretera. Centenas de muchachos, que obligaban a la muchachada a bajar en la boca el río ardiente.

Se cuentan cosas fantásticas de aquellos carreras. Antonio, Beccatelli y muchos otros hacen un reportaje magnífico. Pero el golpe más fantástico de hace 25 años lo pegó Guadalupe, en bicicleta, en metrópoli y

en el viento de fama, guadalupe una etapa de la carrera ciclista en Guadalupe. Pero Guadalupe había tomado el tren, y se arrojó la valla.

En la época de 1910, según 25 años atrás, fue un campeón argentino en Buenos Aires Manuel Príncipe, y a él se opusieron tres años seguidos. En la época de 1910, según 25 años atrás, fue un campeón argentino en Buenos Aires Manuel Príncipe, y a él se opusieron tres años seguidos. En la época de 1910, según 25 años atrás, fue un campeón argentino en Buenos Aires Manuel Príncipe, y a él se opusieron tres años seguidos.

El Automóvil Club y el Touring Club son dos Entidades Veteranas de Fomento del Deporte Motor

El Automóvil Club Argentino tiene ya 31 años de vida. Pero interesa saber hoy, que en el año 1913, esto es, hace 25 años, la entidad era recién creada por el doctor Julio A. Roth, de cuyo entusiasmo por el sport motor ha quedado en todos los que la concierne un gran recuerdo. Claro está que la entidad era en aquel entonces más, mucho más pequeña. En efecto, tra 1913, el A. C. A. contaba tan sólo con 200 socios y tenía su sede social en R. Sáenz Peña al 178. Entidad de grandes proyectos y de mucho entusiasmo, el A. C. A. debía crecer pronto y su evolución fue constante y decidida. Con todo, tardó años en llegar a los primeros mil asociados. El camino de la entidad está marcado en cifras que son estas: año 1913, 200 socios; en 1914, socios 225; en 1915, socios 265; en 1916, socios 310; en 1917, socios 325; en 1918, socios 369; en 1919, socios 420; en 1920, socios 500; en 1921, socios 564; en 1922, socios 631; en 1923, socios 701; en 1924, socios 745; en 1925, socios 800; en 1926, socios 11.030; en 1927, socios 13.411; en 1928, socios 14.702; en 1929, socios 14.003; en 1930, socios 28.592; en 1931, socios 32.165; en 1932, socios 28.712; en 1933, socios 28.897; en 1934, socios 27.138; en 1935, socios 21.947; en 1936, socios 24.657; en 1937, socios 27.725 y hasta setiembre del año 1938, socios 31.358.

En el momento presente el Automóvil Club Argentino (S. R.) Camilo Idoate. Es indudablemente la primera institución automovilística de grandes beneficios para el país.

★ LA TRAYECTORIA DEL TOURING CLUB

También el Touring Club Argentino es un veterano de la vida turística y automovilística de la Argentina. Fue fundado por don Ezequiel Paz en el año 1907, y el prestigioso periodista fue su primer presidente, siguiendo en la dirección de los destinos del T. C. A. durante muchos años hasta que le sucedió el general (S. R.) Arroyo, quien preside hoy la veterana institución de la calle Tacuaral. La progresión de socios del T. C. A. es intermitente porque comprenda que su acción en beneficio del turismo y automovilismo fue intensa y de gran provecho para el país. En efecto, el T. C. A. comenzó en 1907 con 147 socios y la progresión fue la siguiente: 1908, socios 265; en 1909, socios 1001; en 1910, socios 3283; en 1911, socios 4070; en 1912, socios 5145; en 1913, socios 5547; en 1914, socios 6132; en 1915, socios 8021; en 1916, socios 9150; en 1917, socios 9878; en 1918, socios 10.670; en 1919, socios 12.002; en 1920, socios 11.921; en 1921, socios 12.632; en 1922, socios 13.510; en 1923, socios 17.417; en 1924, socios 21.164; en 1925, socios 20.175; en 1926, socios 35.771; en 1927, socios 35.332; en 1928, socios 37.598; en 1929, socios 40.347; en 1930, socios 42.321. Actualmente la entidad preside el T. C. A. haciendo a 42.321.

El Touring Club Argentino ha decidido siempre su preferencia al turismo en el país, dejando, pocos años después de su fundación, de cualquier actividad deportiva. Los miembros del T. C. A. en su amplia el Automóvil Club Argentino, había sido hace 25 años, una entidad de grandes prestigios, colabora en forma decidida a la acción del gobierno en beneficio del turismo argentino.

Luis De Meyer y San cña mudaron en el año 1913, y los 100 kilómetros se disputaron en un solo golpe en el tiempo empleado. En el año 1913, los 100 kilómetros se disputaron en 2 horas 55 minutos, tiempo record del Rocio De Meyer y San cña. En el año 1913, los 100 kilómetros se disputaron en 2 horas 55 minutos, tiempo record del Rocio De Meyer y San cña. En el año 1913, los 100 kilómetros se disputaron en 2 horas 55 minutos, tiempo record del Rocio De Meyer y San cña.

En 1935 se disputaron, como el Gran Premio Pirelli, al Gran Premio Pirelli y las carreras a Mar del Plata, la Doble Rosario y muchas más.

★ CARRERAS POR ETAPAS

Alrededor del sport ciclista se disputaron en el país grandes carreras, por etapas, como el Gran Premio Pirelli, al Gran Premio Pirelli y las carreras a Mar del Plata, la Doble Rosario y muchas más.

En pista se hizo en estos últimos años un paso largo. Si recordamos que en Buenos Aires existieron hace más de veinticinco años dos o tres velódromos, entre ellos uno municipal, debemos convencer en que ha vuelto aquella época, que fue la más brillante época precisamente como ciclistas.

Vinieron a Buenos Aires los famosos atletas del Octavo Botchich, ganador de dos Vallas de Francia: Alfonso Picini, Bartolomé Almo, César Morán. Entre otros campeones de Italia en velocidad: Jean Cugnot, campeón olímpico; Francisco Girardengo, quince años campeón de Italia de carretera; Juan Giacchino y Vicente Trucchi, el fenomenal campeón de la montaña.

Para la fiesta época de la pista nos la brindó el "Anillo embudo del Luna Park" con sus carreras de seis días que ya se han disputado tres veces en los tiempos, guadalupé los españoles Prior-Ramos y los alemanes Goebel-Hurgen. En esta temporada del Luna Park han venido al país corredores extranjeros de grandes condiciones.

★ LA DIRECCIÓN DEL CICLISMO

Existen en el país alrededor de 400 clubs que practican el ciclismo. No todos, desde luego, son entidades grandes y afiliadas a la Federación Ciclista Argentina, entidad ocreana que controla el sport del país. Se calcula que un diez por ciento de estos clubs tiene afiliados y que los otros actúan en forma libre manteniendo el ciclismo entre la provincia.

Dada hace seis años funciona también en el país la Comisión de Fomento Ciclo-motociclistas, entidad que colabora con todos los clubs del país para el fomento del sport ciclismo.

(El automovilista sabe que en nuestra casa encuentra todo lo que necesita. También el ciclista está enterado que nuestras marcas son las mejores del mundo. Por esas razones estamos satisfechos de tener clientela tan consecuente)



**ACCESORIOS AUTOMOVILISTICOS
REPUESTOS LEGITIMOS
HERRAMIENTAS Y MAQUINAS
BICICLETAS DE FAMA MUNDIAL
ELEVADORES Y COMPRESORES**

ORE, PAZAYTURA

Viamonte 1581 - U. T. 41-1091

LOS GANADORES DEL GRAN PREMIO VISTOS POR NUESTROS DIBUJANTES



ANTONIO
OVIDES



FRANCISCO
MARELLI



DOMINGO
BUCCI



ARTURO
KRAUSE



GILBERTO
LOZANO



EMILIO
KARTUL



ERNESTO
BLANCO



GUILLERMO
BURKE



RAÚL
RIGANTI

MARIANO DE
LA FUENTE



SUPICI
SEIDES



ÁNGEL
LAVALVO



ROATTA



CARLOS
ZATUSIEK